Anne Kaiser

Haftung für Gefahrguttransporte in Europa

Zur außervertraglichen Haftung für Gefahrguttransporte zu Lande, zu Wasser und mit Luftfahrzeugen

Universitätsverlag Göttingen

Anne Kaiser

Haftung für Gefahrguttransporte in Europa

erschienen im Universitätsverlag Göttingen 2010

Anne Kaiser

Haftung für Gefahrguttransporte in Europa

Zur außervertraglichen Haftung für Gefahrguttransporte zu Lande, zu Wasser und mit Luftfahrzeugen

Universitätsverlag Göttingen
2010

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Gedruckt mit Förderung der Dr.-Carl-Böse-Stiftung, Lübeck

Anschrift der Autorin
Anne Kaiser
e-mail: a-f.kaiser@gmx.de

Satz und Layout: Ulrike Schmidt
Umschlaggestaltung: Franziska Lorenz
Titelabbildung: Inga May, erysipel, www.pixelio.de ;
Huhu Uet, Lizenz: http://www.gnu.org/licenses/old-licenses/fdl-1.2.html,
http://commons.wikimedia.org/wiki/Hauptseite
NASA: http://mediaarchive.ksc.nasa.gov/detail.cfm?mediaid=27448

http://univerlag.uni-goettingen.de
ISBN: 978-3-941875-58-6

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Sommersemester 2010 von der Juristischen Fakultät der Georg-August-Universität zu Göttingen als Dissertation angenommen.

Viele liebe Menschen haben mich während der Entstehung der Arbeit begleitet. An erster Stelle gilt mein besonderer Dank meinem Doktorvater, Herrn Universitätsprofessor Dr. Alexander Bruns, LL.M. (Duke), der das Thema angeregt hat, mir während meiner Promotion mit Rat und Tat zur Seite stand und mich an seinem Lehrstuhl zunächst als studentische Hilfskraft und später als Doktorandin mit großer Herzlichkeit aufgenommen hat. Herrn Professor Dr. Volker Lipp danke ich für die Übernahme des Zweitgutachtens.

Mein Dank gilt ferner Herrn Bjørn Steinhoff, der die Mühe des Korrekturlesens auf sich nahm.

Darüber hinaus möchte ich meinem Freund Christian Lübke für viel Geduld und Nachsicht sowie dafür danken, dass er die Entstehung der Arbeit mit einer guten Portion Humor begleitet hat.

Meinen Eltern, die mir Studium und Promotion ermöglichten und mich in jeder Hinsicht während der gesamten Ausbildungszeit unterstützt haben, widme ich diese Arbeit in tiefer Dankbarkeit.

Schließlich danke ich der Lübecker Dr.-Carl-Böse-Stiftung für die Gewährung eines großzügigen Druckkostenzuschusses.

Lübeck, im August 2010 *Anne Friederike Kaiser*

Meinen Eltern

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis

A.C.	Appeal Cases
All E.R.	All England Reports
Bull. Civ.	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation – Chambres civiles
Ch.réun.	Chambres réunies de la Cour de cassation
Civ.	Chambre civile de la Cour de cassation
Civ. 1[re] , Civ. 2[e], Civ. 3[e]	Première, deuxième et troisième chambres civiles des la Cour de cassation
Cmnd.	Command Paper
Cour de cass.	Cour de cassation
D.C.	Dalloz critique
D.H.	Dalloz hebdomadaire
D.P.	Dalloz périodique
J.C.P.	Jurisclasseur périodique (Semaine juridique), édition générale
K.B.	Law Reports King`s Bench Division
L.R. H.L.	Law Reports House of Lords
L.R. Ex.	Law Reports Exchequer Division

L.T.	Law Times
Q.B.	Law Reports Queen`s Bench Division
RTD civ.	Revue trimestrielle de droit civil
T.L.R.	Times Law Reports

Hinsichtlich der sonstigen verwendeten Abkürzungen wird verwiesen auf:

Kirchner, Hildebert/ Pannier, Dietrich	Abkürzungsverzeichnis der Rechtssprache, 6.Auflage, Berlin 2008

1. Teil: Einleitung

A. Einführung

Die zunehmende Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes führt zu einem konstanten Anstieg des grenzüberschreitenden Güterverkehrs innerhalb der Europäischen Union. Dabei ist ein stetiges Wachstum des Güterverkehrs nach den Statistiken von Eurostat[1] in allen fünf Verkehrszweigen – Straßengüterverkehr[2],

[1] http://epp.eurostat.ec.europa.eu (Stand: 08.08.2010).

[2] 1.725.362 Millionen Tonnenkilometer (Mio. tkm) innerhalb der Europäischen Union (25 Länder) im Jahr 2005. Tonnenkilometer ist ein Maß für die Beförderungsleistung von Gütern, die so genannte Transportleistung. Sie bemisst sich an dem Produkt der transportierten Masse in Tonnen (t) und der dabei zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern (km).

Schienengüterverkehr[3], Binnenschifffahrt[4], Seeschifffahrt[5] und Luftfrachtverkehr[6] zu verzeichnen.
Von diesem konstanten Wachstum sind insbesondere auch Gefahrguttransporte betroffen, denn Gefahrgüter werden zu einem nicht unerheblichen Teil in der Industrie der hoch entwickelten europäischen Volkswirtschaften sowie für die Grundversorgung der Bevölkerung mit Energie (Benzin, Diesel, Heizöl etc.) benötigt und sind daher unvermeidlich.[7] Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat die Projektgruppe „Nationales Lagebild Gefahrgut" im Jahre 2005 das 5. Lagebild Gefahrgut vorgelegt, welches Aufschluss über die beförderte Gefahrgutmenge in Deutschland gibt.[8] Danach wurden im Jahre 2002 insgesamt ca. 291,7 Millionen Tonnen (Mio.t) Gefahrgüter transportiert, wovon die größte Menge auf den Straßenverkehr mit 126 Mio.t entfiel.[9] Im Seeverkehr belief sich die beförderte Gefahrgutmenge auf 66,8 Mio.t, im Binnenschiffsverkehr auf 50,8 Mio.t, dicht gefolgt vom Eisenbahnverkehr mit 48,1 Mio.t.[10] Die auf dem Luftfrachtweg beförderte Gefahrgutmenge ist dagegen sehr gering.[11]

Hinsichtlich des Anteils der beförderten Gefahrgutmenge am jeweiligen Gesamttransport bezogen auf das Jahr 2002 steht die Seeschifffahrt mit 27,5 % an erster Stelle, gefolgt von der Binnenschifffahrt mit 21,9 %.[12] Für den Eisenbahnverkehr betrug dieser Anteil der transportierten Gefahrgüter 16,9 %, beim Straßengüterverkehr waren es dagegen nur 4,63 %.[13]

Dieser insgesamt doch beachtliche Anteil an Gefahrguttransporten ist dadurch bedingt, dass in unserer industrialisierten und arbeitsteilig organisierten Wirtschaft die Herstellung, Weiterverarbeitung, Lagerung und schließlich die Lieferung an die Endverbraucher meist an unterschiedlichen Orten gelegen sind und daher lange Transportwege erfordern. Insbesondere die häufig längeren grenzüberschreitenden Transportwege bergen jedoch die Gefahr von Unfällen, welche bei Gefahrguttransporten in der Regel schwerwiegendere Folgen als bei gewöhnlichen Gü-

---

[3] 379.827 Mio. tkm innerhalb der Europäischen Union (25 Länder) im Jahr 2005.

[4] 128.475 Mio. tkm innerhalb der Europäischen Union (25 Länder) im Jahr 2005.

[5] 3,6 Milliarden Tonnen in allen Häfen der Europäischen Union (25 Länder) umgeschlagene Güter im Jahr 2005.

[6] 11 Millionen Tonnen innerhalb der Europäischen Union (25 Länder) im Jahr 2005 beförderte Güter.

[7] Vgl. http://www.icao.int/eshop/pub/anx_info/an18_info_en.pdf (Stand: 08.08.2010).

[8] http://www.bag.bund.de/cln_010/nn_46266/SharedDocs/Publikationen/DE/LagebildGefahrgut05,templteId=raw,property=publicationFile.pdf/LagebildGefahrgut05.pdf (Stand: 08.08.2010), im Folgenden zitiert als „5. Lagebild Gefahrgut".

[9] 5. Lagebild Gefahrgut, S. 6 und 41 f.

[10] 5. Lagebild Gefahrgut, S. 6 und 42.

[11] Der Anteil des Luftverkehrs am gesamten Gefahrgutaufkommen belief sich im Jahre 1990 auf lediglich 0,01 %, Müller-Kästner/Waldowski, Gefahrguttransporte der Verkehrsträger, S. 30.

[12] 5. Lagebild Gefahrgut, S. 6.

[13] 5. Lagebild Gefahrgut, S. 42.

tertransporten nach sich ziehen. Aufgrund der großen Gefährdung von Leib und Leben sowie der meist sehr hohen Sach- und Umweltschäden erregen derartige Unfälle ein starkes Interesse in der Öffentlichkeit.[14]
Das erhöhte Gefahrenpotenzial, das der Transport gefährlicher Güter mit sich bringt, lässt sich trotz umfangreicher, stets neu überprüfter Sicherheitsvorschriften[15] nicht auf Null reduzieren. Auch wenn die Anzahl der Gefahrgut-Unfälle erfreulicherweise tendenziell rückläufig ist,[16] ereignen sich doch immer wieder Unfälle unterschiedlichen Ausmaßes. Hauptrisikofaktor ist dabei nach wie vor der Mensch.[17] So havarierte im März 2007 der Frachter „Excelsior" auf dem Rhein bei Köln-Porz, wodurch drei Gefahrgut-Container mit Kraftstoff-Zusätzen und hochgiftigen Gerbmitteln über Bord gingen.[18] Im August 2004 stürzte ein Tanklastzug auf der A 4 mit 32.000 l Treibstoff von der Autobahnbrücke Wiehltal und explodierte; ein Mensch starb. Der Sachschaden an der Brücke belief sich auf über 30 Millionen Euro.[19] Unvergessen bleibt auch der Tanklastzugunfall von „Los Alfaques" in Spanien am 11. Juli 1978, bei dem 215 Menschen ums Leben kamen und 67 verletzt wurden, weil ein überfüllter Propylengastankwagen in einen Campingplatz raste und dort explodierte. Eine der verheerendsten Brandkatastrophen der Deutschen Bahn war das Zugunglück von Elsterwerda im November 1997, bei dem 17 der 22 benzingefüllten Kesselwagen entgleisten, von denen einer sofort explodierte.[20] Im Bereich der Seeschifffahrt sind insbesondere die Unfälle der Öltanker „Torrey Canyon" im Jahre 1967 und „Prestige" im Jahre 2002 zu nennen, bei denen jeweils große Mengen Erdöl ins Meer flossen. Zuletzt sorgte die im Ärmelkanal infolge des Orkans „Kyrill" in Seenot geratene „MSC Napoli" für Schlagzeilen (Januar 2007).[21]

---

[14] Wie beispielsweise der Unfall des Öltankers „Torrey Canyon" 1967 oder des Tanklastzuges in Spanien bei dem Campingplatz „Los Alfaques" 1978.

[15] Internationale Sicherheitsvorschriften: ADR, RID, ADN, ADNR, IMDG-Code, ISM Code, Anhang 18 (Annex 18) zum ICAO-Abkommen und die Technischen Bestimmungen über die Sicherheit von Gefahrguttransporten auf dem Luftwege (ICAO-TI).
Sicherheitsvorschriften auf europäischer Ebene: Richtlinie 94/55/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße, zuletzt geändert durch Richtlinie 2006/89/EG; Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, zuletzt geändert durch Richtlinie 2006/90/EG.
Sicherheitsvorschriften in Deutschland: GGVSE, GGVBinSch, GGVSee, GGBefG; der Entwurf des Umweltgesetzbuches (UGB-KomE) enthält in seinen §§ 702-716 ebenfalls Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter.

[16] Lagebild Gefahrgut, S. 3 und 44 ff.

[17] Stober, DVWG B 149, S. 3 (6).

[18] Hamburger Abendblatt vom 26. März 2007; http://www.focus.de/panorama/welt/schiffsunglueck_ aid_51672.html (Stand: 08.08.2010).

[19] Spiegel Online http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,373751,00,html (Stand: 08.08.2010).

[20] http://de.wikipedia.org/wiki/Zugungl%C3%BCck_von_Elsterwerda (Stand: 08.08.2010).

[21] Spiegel Online http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,461200,00.html (Stand: 08.08.2010); http://de.wikipedia.org/wiki/MSC_Napoli (Stand: 08.08.2010).

Diese Beispiele zeigen deutlich, wie wichtig es einerseits ist, das Gefahrenpotential durch Sicherheitsvorschriften zu minimieren; andererseits wird ein sachgerechtes zivilrechtliches Haftungsregime selbst durch noch so gute Schadensverhütungsvorschriften nicht überflüssig.[22] Vielmehr bedarf es klarer Haftungsregelungen, um bei entstandenen Schäden, insbesondere in Katastrophenfällen, die Geschädigten zügig und angemessen zu entschädigen.

B. Gegenstand der Arbeit

Gegenstand der Arbeit ist die zivilrechtliche Haftung für grenzüberschreitende Gefahrguttransporte in Europa. Dabei konzentriert sich die Darstellung auf die außervertragliche Haftung für Schäden, die entstehen, wenn sich die gefahrgutspezifische Gefahr beim Transport von gefährlichen Gütern verwirklicht. Es werden daher nur Schäden unbeteiligter Dritter sowie Umweltschäden berücksichtigt.

Behandelt werden alle fünf Verkehrszweige: Straßengüterverkehr, Schienengüterverkehr, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt sowie Luftfrachtverkehr. Für die verschiedenen Haftungsfragen, die bei grenzüberschreitenden Gefahrgutunfällen entstehen, bestehen bereits verkehrsträgerspezifische (HNS-Übereinkommen, CRDNI-Entwurf, Ölhaftungsübereinkommen) sowie verkehrsträgerübergreifende (CRTD, Pariser Übereinkommen und Wiener Übereinkommen) Haftungsregelungen. Diese sind jedoch größtenteils noch nicht in Kraft und daher in der Praxis nicht anwendbar. Der Rechtsanwender sieht sich daher in einem Großteil der Fälle zunächst noch immer mit der Aufgabe konfrontiert, das vom Internationalen Privatrecht berufene nationale Recht zu ermitteln, um sodann dessen Haftungsvorschriften anzuwenden.

Der Aufbau dieser Arbeit orientiert sich an dieser Prüfung der geltenden Rechtslage, indem zunächst die Internationalen Übereinkommen dargestellt werden, damit einerseits klar ist, welche in Kraft und somit anzuwenden sind, andererseits deutlich wird, welche Lücken mangels Inkrafttreten durch das nationale Recht geschlossen werden müssen und ob durch das unvereinheitlichte Recht Nachteile entstehen. Dabei nimmt die Arbeit bereits geführte Diskussionen wieder auf und gibt des weiteren Anreize zu einer möglichen und angemessenen Lösung der Haftungsfrage auf europäischer Ebene.

[22] So bereits Herber, TranspR 1983, 5 (6).

C. Gang der Arbeit

Die Arbeit ist in fünf Teile gegliedert: Im Anschluss an die Einleitung folgt im zweiten Teil die Darstellung der verschiedenen internationalen Übereinkommen, unabhängig davon, ob diese bereits in Kraft getreten sind oder nicht. Entsprechend dem Anwendungsbereich der Übereinkommen wird nach den einzelnen Verkehrszweigen differenziert. Daran anknüpfend werden die Sondervorschriften für Öl- und Nukleartransporte behandelt, wobei die Grundprinzipien der Haftung des Beförderers, Schiffseigentümers, Luftfahrzeughalters und des Inhabers einer Kernanlage im Mittelpunkt stehen.

Ergänzend zum zweiten Teil wird in Teil drei die geltende Rechtslage der Haftung für Gefahrguttransporte exemplarisch am Beispiel der deutschen, französischen sowie englischen Rechtsordnung dargestellt und daraufhin untersucht, ob diese bereits die sich aus den Internationalen Übereinkommen ergebenden Grundprinzipien enthalten.

Im vierten Teil werden Notwendigkeit, Möglichkeiten und Grundsätze einer Rechtsvereinheitlichung auf europäischer Ebene erörtert. Dabei werden mögliche Ansätze einer gesetzlichen Lösung auf europäischer Ebene aufgezeigt. Im fünften und letzten Teil folgt schließlich ein kurzes Fazit.

2. Teil: Internationale Haftungsregelungen

A. Die Haftung nach dem Übereinkommen von 1989 über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD)

Das „Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen" (CRTD)[23] wurde von UNIDROIT[24] ausgearbeitet und am 10. Oktober 1989 von dem Binnenverkehrsausschuss (Inland Transport Committee) der Wirt-

[23] Die Abkürzung CRTD steht für den französischen Titel des Übereinkommens „Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation interieure".

[24] UNIDROIT (Institut international pour l'unification du droit; International Institute for the Unification of Private Law) ist eine internationale Organisation mit Sitz in Rom, welche sich zum Ziel gesetzt hat, die internationale Vereinheitlichung des Zivilrechts zu fördern.

schaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) verabschiedet.[25]

Lediglich Deutschland und Marokko haben das Übereinkommen in der nach Art. 22 Abs. 1 CRTD vorgesehenen Frist vom 01.02.1990 bis zum 31.12.1990 gezeichnet, bisher allerdings nicht ratifiziert; einziger Beitrittstaat ist seit dem 16.09.2005 Liberia.[26] Damit das Übereinkommen selbst in Kraft treten kann, müssen nach Art. 23 Abs. 1 CRTD aber mindestens vier weitere Staaten die CRTD ratifizieren oder ihr beitreten.

Die Bundesregierung hatte daher zunächst ein qualifiziertes Vertragsgesetz geplant, durch das eine innerstaatliche Vorabanwendung der CRTD ermöglicht werden sollte, welche unabhängig von der weiteren völkerrechtlichen Entwicklung der CRTD gewesen wäre. Bereits im Juni 1989 stellte das Bundesjustizministerium den Entwurf eines rein innerstaatlichen Gesetzes über die Haftung bei der Beförderung von gefährlichen Gütern zur Diskussion, zog diesen Entwurf jedoch nach Verabschiedung der CRTD wieder zurück.[27]

Obwohl sich der Binnenverkehrsausschuss der ECE bemühte, durch Befragungen der einzelnen Staaten und Einberufungen von Expertensitzungen[28] die Akzeptanz der CRTD zu erhöhen, kann man inzwischen davon ausgehen, dass das Übereinkommen völkerrechtlich nicht mehr in Kraft treten wird.

Auch wenn die CRTD in der Praxis keine Rolle mehr spielen wird, enthält sie doch wichtige Grundsatzentscheidungen, die bei der Erarbeitung eines Lösungsvorschlags auf europäischer Ebene von Nutzen sind. Sie wird daher hier behandelt.

Nach Art. 31 Abs. 2 lit. b) CRTD sind nur die Fassungen des Übereinkommens in englischer, französischer und russischer Sprache gleichermaßen verbindlich. Das Recht der Beitrittsstaaten, die nach Art. 24 Abs. 1 CRTD zulässigen Vorbehalte zu erklären, bestand nach Abs. 2 des Art. 24 CRTD nur bis zum 02.02.1995. Alle künftigen Beitrittsstaaten können dem Übereinkommen somit nur noch vorbehaltlos beitreten.

Bei der CRTD handelt es sich um einen völkerrechtlichen Vertrag. Da nicht jede Detailfrage in der CRTD selbst geregelt ist, müssen ungewollte wie gewollte Lücken geschlossen werden. Handelt es sich um eine ungewollte Lücke in einem völkerrechtlichen Vertrag, so sind zunächst die allgemein anerkannten Auslegungsmethoden[29] (grammatische, systematische, historische und teleologische Auslegung) und darüber hinaus die vertragsautonome Auslegung sowie die nicht

---

[25] Ausführlich zur Entstehungsgeschichte Evans, CRTD – Explanatory Report, S. 1 ff; Richter-Hannes, RabelsZ 1987, S. 357 (358 ff.); Bremer, S. 335 ff; Stör, S. 29; Schmidt, S. 101 ff.

[26] http://www.unece.org/trans/danger/publi/crtd/status.html (Stand: 08.08.2010).

[27] Renger, VersR 1992, S. 778.

[28] Der aktuelle Stand der Arbeiten wird veröffentlicht unter: http://www.unece.org/trans/danger/publi/crtd/crtd_e.html (Stand: 08.08.2010).

[29] Kropholler, Internationales Einheitsrecht, S. 260.

abschließenden[30] Auslegungsregeln der Art. 31 - 33 des Wiener Vertragsrechtsüber-einkommens vom 23. Mai 1969 (WVK)[31] zu beachten.[32] Bei gewollten Lücken muss der Rechtsanwender diese jedoch mit Hilfe des vom internationalen Privatrecht berufenen nationalen Rechts schließen. Die Schwierigkeit besteht darin, beide voneinander zu unterscheiden.

I. Anwendungsbereich

1. Sachlicher Anwendungsbereich

Die CRTD regelt die außervertragliche zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen. Dies ergibt sich bereits aus dem Titel des Übereinkommens sowie aus dem Umkehrschluss aus Art. 3 Abs. 1 CRTD, nach dem das Übereinkommen auf vertragliche Ansprüche gerade keine Anwendung findet.

Um Überschneidungen mit anderen internationalen Übereinkommen[33] zu vermeiden wurden ferner der Transport auf Seeschiffen und Luftfahrzeugen vom Anwendungsbereich ausgenommen (Art. 3 Abs. 5 CRTD) ebenso wie die Haftung für durch Kernmaterial verursachte Schäden, soweit diese von dem Pariser und Wiener Übereinkommen erfasst sind (Art. 4 lit. b CRTD).

Ebenso sind Regelungen über Systeme der gesetzlichen Unfallversicherung oder der sozialen Sicherheit nach Art. 3 Abs. 2 CRTD gegenüber der CRTD vorrangig. Dadurch soll ein möglicher Konflikt zwischen den Bestimmungen der CRTD und den anwendbaren Sozialversicherungssystemen vermieden werden.[34]

Im Allgemeinen bewirkt diese Regelung den Ausschluss der Ansprüche des Beförderungspersonals, so dass die CRTD letztlich gemäß ihrer Bestimmung nur die Schäden unbeteiligter Dritter ersetzt.[35]

Neben bereits eingetreten Schäden sind aber auch Schutzmaßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung dieser Schäden nach Art. 2 lit. b) vom Anwendungsbereich erfasst.

---

[30] Karl, Die spätere Praxis im Rahmen eines dynamischen Vertragsbegriffs, in: Bieber/Ress, S. 81.
[31] BGBl. 1985 II, S. 926 ff.
[32] Linhart, S. 33 ff.
[33] Insbesondere das Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen) sowie das Zweite Römer Haftungsabkommen von 1952, (Evans, CRTD - Explanatory Report, S. 25 f.).
[34] Evans, CRTD - Explanatory Report, S. 22.
[35] Stör, S. 38.

2. Räumlicher Anwendungsbereich

Der räumliche Anwendungsbereich erstreckt sich auf alle Schäden, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates auftreten, Art. 2 lit. a) CRTD. Nach dieser Bestimmung muss der Schaden allerdings nicht nur durch ein Ereignis in einem Vertragsstaat verursacht worden sein, sondern auch in einem Vertragsstaat eintreten.

Auch wenn der Schadenseintritt und das verursachende Ereignis nicht notwendigerweise in demselben Vertragsstaat eintreten müssen, wird der räumliche Anwendungsbereich durch diese Regelung erheblich eingeschränkt. Denn falls der Schaden in einem Vertragsstaat verursacht worden ist, aber sich ausschließlich oder auch nur zum Teil in einem Nichtvertragsstaat manifestiert, können die Geschädigten dort nicht nach der CRTD vorgehen.[36] In den meisten Fällen wird der Ort des Schadensereignisses aber wohl mit dem Ort des Schadenseintritts identisch sein.[37]

Anders ist es bei Schutzmaßnahmen. Diese sind nach Art. 2 lit. b) CRTD zu ersetzen, unabhängig davon, wo sie getroffen worden sind. Denn die Schutzmaßnahmen stellen durch die Tatsache, dass sie zur Verhütung von Schäden in einem Vertragsstaat getroffen werden, einen ausreichenden Bezug zum Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates her.[38]

Die CRTD unterscheidet überdies nicht zwischen grenzüberschreitenden und rein nationalen Beförderungen gefährlicher Güter und ist daher auf beide anwendbar.[39]

Vom Anwendungsbereich sind schließlich Schäden ausgenommen, die bei einer Gefahrgutbeförderung entstehen, welche ausschließlich auf einem der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Gelände (z.B. auf einem privaten Betriebsgelände) durchgeführt wird, Art. 4 lit. a) CRTD.[40]

II. Haftung des Beförderers

1. Kanalisierung der Haftung auf den Beförderer

Nach Art. 5 Abs. 1 CRTD haftet, wer im Zeitpunkt eines Ereignisses Beförderer gewesen ist. Es haftet also grundsätzlich allein der Beförderer für die durch Gefahrguttransporte verursachten Schäden (Kanalisierung der Haftung).

[36] Zu den Hintergründen ausführlich Evans, CRTD - Explanatory Report, S. 21.
[37] Richter-Hannes, RabelsZ 51 (1987), 357 (387).
[38] Evans, CRTD - Explanatory Report, S. 21.
[39] Evans, CRTD - Explanatory Report, S. 21.
[40] Ausführlich dazu Bremer, S. 344 ff.

Alternativ zu der Haftungskanalisierung auf den Beförderer wurde während der Vorarbeiten zur CRTD insbesondere die Haftungskanalisierung auf den Absender erwogen, aber auch die auf den Eigentümer oder Hersteller.[41] Auch das Modell einer gesamtschuldnerischen Haftung von Beförderer und Absender wurde vorgeschlagen.[42] Schließlich entschied man sich aufgrund der alleinigen Einwirkungsmöglichkeit des Beförderers während des Transports, der leichteren Identifizierbarkeit des Beförderers für den Geschädigten und der kostengünstigsten Versicherbarkeit für die Kanalisierung der Haftung allein auf den Beförderer.[43] Auch kann der Beförderer in der Regel die Gefährlichkeit der transportierten Güter am besten einschätzen, da er für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften verantwortlich ist und mit der Handhabung der jeweiligen Ladung beim Transport sowie beim Lande- und Entladevorgang am besten vertraut ist.[44]

Der Beförderer haftet gemäß Art. 5 Abs. 6 S. 1 CRTD für Schadensersatzansprüche nur nach diesem Übereinkommen. Andere Ansprüche aus nationalem Recht, die sich mit dem Anwendungsbereich des Übereinkommens überschneiden, könnten somit im Falle, dass das Übereinkommen in Kraft und anwendbar wäre, gegen den Beförderer nicht geltend gemacht werden. Diese Regelung soll zum einen ein geschlossenes einheitliches Haftungssystem gewährleisten, zum anderen Umgehungen - insbesondere der Haftungshöchstsummen - vermeiden.[45]

Eine einzige Ausnahme bestimmt Art. 5 Abs. 6 S. 2 CRTD. Greift nämlich der Haftungsausschlusstatbestand des Art. 5 Abs. 4 lit. c) CRTD ein (der Absender versäumt es, den Beförderer von der Gefährlichkeit der Güter zu unterrichten), bleibt die Haftung für Schäden, die den Beförderer nach Maßgabe des anzuwendenden Recht trifft, unberührt. Der Beförderer kann also nach dem anzuwendenden nationalen Recht in Anspruch genommen werden, allerdings nur bis zur Höhe der Haftungslimiten des Übereinkommens, Art. 5 Abs. 6 S. 3 CRTD.[46]

Ausfluss des Prinzips der Haftungskanalisierung auf den Beförderer ist auch die Bestimmung des Art. 5 Abs. 7 CRTD. Danach können die in den Anwendungsbereich der CRTD fallenden Schadensersatzansprüche grundsätzlich[47] weder nach der CRTD noch aus anderen nationalen Haftungsregelungen gegen Angestellte und Erfüllungsgehilfen des Beförderers, Lotsen, Eigentümer, Mieter,

---

[41] Evans, CRTD – Explanatory Report, S. 6. Ausführliche Darstellung der einzelnen Ansichten und deren Argumente mit Literaturnachweisen bei Bremer, S. 346 ff.; Stör, S. 32 ff.; Richter-Hannes, RabelsZ 1987, 357 (388 ff.).

[42] Richter-Hannes, RabelsZ 1987, 357 (392 f.).

[43] Evans, CRTD – Explanatory Report, S. 7; Herber, TranspR 1983, 5 (9); vgl. Lemor, DVWG B 76, S. 175 (177 f., 183); Stör, S. 34; Bremer, S. 347 f., 350.

[44] Herber, TranspR 1983, 5 (9).

[45] Stör, S. 137.

[46] Zur Haftung des Absenders in diesem Fall siehe 2. Teil A II 6 c).

[47] Eine Ausnahme bilden nur Schäden, die auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der aufgezählten Personen zurückzuführen sind, ebenso wie die Regressansprüche des Beförderers nach Art. 5 Abs. 9 CRTD und die in Art. 6 und 7 CRTD genannten Ausnahmefälle.

Charterer, Nutzer, Ausrüster und Betreiber des Fahrzeugs, vorausgesetzt, dass dieser nicht der Beförderer ist, Personen, die Bergungs- und Hilfeleistungsarbeiten ausführen oder Schadensverhütungsmaßnahmen treffen und der Angestellten und Erfüllungsgehilfen aller dieser aufgezählten Personen geltend gemacht werden, sofern diese nicht absichtlich oder bewusst leichtfertig gehandelt haben.[48] Denn es soll nur derjenige haften, der auch den wirtschaftlichen Nutzen aus dem Transport zieht, also der Beförderer.

2. Haftungsprinzip

Die CRTD sieht für die Haftung des Beförderers eine strikte, d.h. verschuldensunabhängige Kausalhaftung vor.[49] Das Prinzip der Gefährdungshaftung wurde einer Verschuldenshaftung vorgezogen, da diese eine Einigung auf den kleinsten gemeinsamen Nenner bedeutet hätte und dadurch das Übereinkommen für viele Länder an Interesse verloren hätte.[50] Die Gefährdungshaftung ermöglicht den Geschädigten schnelle Entschädigung, da ihnen der Verschuldensnachweis erspart bleibt, und gewährleistet dadurch umfassenden Schutz unbeteiligter Dritter.[51]

Die strikte Gefährdungshaftung des Beförderers wird allerdings durch mehrere Haftungsausschlussgründe und durch die Beschränkung der Haftung auf bestimmte Höchstsummen abgemildert.[52]

3. Haftungsgrund

Die Voraussetzungen der Haftung des Beförderers sind in Art. 5 Abs. 1 CRTD geregelt. Danach haftet der Beförderer im Zeitpunkt des Ereignisses für Schäden, die durch gefährliche Güter während der Beförderung auf der Straße, auf der Schiene oder mit Binnenschiffen verursacht worden sind.

Für die wesentlichen Begriffe wie „Beförderer“, „Beförderung“, „gefährliche Güter“ und „Schaden“ enthält die CRTD in Art. 1 eigene Definitionen.

a) Beförderer

Bei der Frage, wer Beförderer ist, wird zwischen der Beförderung auf der Straße oder mit Binnenschiffen und der Beförderung auf der Schiene differenziert.

---

[48] Die Begriffe „absichtlich und bewusst leichtfertig” sind vertragsautonom auszulegen. Sie entsprechen dem Verschulden, das zum Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung führt. Siehe dazu Teil 2 A II 6 c).

[49] Evans, CRTD - Explanatory Report, S. 6.

[50] Evans, CRTD - Explanatory Report, S. 5.

[51] Evans, CRTD - Explanatory Report, S. 6; Stör, S. 31.

[52] Dazu genauer unter 2. Teil A II 4 und 6.

Nach Art. 1 Abs. 8 lit. a) CRTD ist bei der Beförderung auf der Straße und mit Binnenschiffen Beförderer derjenige, der zum Zeitpunkt des Ereignisses über die Verwendung des die gefährlichen Güter befördernden Fahrzeugs bestimmt. In der Regel wird dies der Halter des Fahrzeuges sein. Daher stellt Art. 1 Abs. 8 lit. a) CRTD auch eine entsprechende Vermutungsregel auf. Erst bei fehlender Eintragung in ein öffentliches Register wird auf den Eigentümer zurückgegriffen, der sich jedoch wiederum durch Verweis auf den wirklichen Benutzer oder durch Beweis des unverschuldeten Abhandenkommens von der Haftung befreien kann.

Bei der Beförderung auf der Schiene gilt gemäß Art. 1 Abs. 8 lit. b) CRTD der Betreiber der Eisenbahnlinie, auf der das Ereignis eingetreten ist, als Beförderer. Bei Fahrzeugverbänden wie auch beim Huckepack- und Fährverkehr wird jeweils der Halter des Antriebsfahrzeugs als Beförderer angesehen, Art. 1 Abs. 8 lit. a), Art. 3 Abs. 4 CRTD.[53]

b) Im Zeitpunkt des Ereignisses

Es haftet nach Art. 5 Abs. 1 CRTD nur derjenige, der im Zeitpunkt des Ereignisses Beförderer gewesen ist. Ereignis ist in Art. 1 Abs. 12 CRTD als Vorfall oder eine Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs definiert, die Schäden verursachen oder eine schwere und unmittelbar drohende Gefahr von Schäden darstellen. Umgangssprachlich spricht man von einem Unfall.

Besteht ein Ereignis aus einer Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, legt Art. 5 Abs. 2 CRTD fest, dass derjenige haftet, der im Zeitpunkt des ersten Vorfalls Beförderer gewesen ist.

c) Beförderung

Die Beförderung selbst ist nicht definiert, jedoch ergibt sich aus den Einzeldefinitionen in Art. 1 Abs. 1 – 6 CRTD, dass die Beförderung gefährlicher Güter mit Kraft- und Sattelkraftfahrzeugen, Eisenbahnwagen, Schienenbussen, Triebwagen und mit Schiffen, die keine Seeschiffe sind, als Beförderung angesehen werden.

Zeitlich umfasst die Beförderung nach Art. 3 Abs. 3 CRTD den Zeitraum vom Beginn des Ladens der Güter auf das Fahrzeug zum Zweck der Beförderung bis zur Beendigung des Entladens. Der Umfang der Beförderung erfasst somit neben dem eigentlichen Transport auch die Be- und Entladevorgänge.[54] Allerdings hat der Beförderer die Möglichkeit, sich beim Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 1 CRTD, von seiner Haftung zu befreien.[55]

[53] Erläuternd Stör, S. 142 ff.

[54] Die verschiedenen Argumente für und gegen die Einbeziehung der Be- und Entladevorgänge sind erläutert bei Stör, S. 139.

[55] Dazu ausführlich unter 2. Teil A II 4 e).

d) Gefährliche Güter

Gefährliche Güter im Sinne dieses Übereinkommens sind nach Art. 1 Abs. 9 CRTD alle Stoffe oder Gegenstände, die entweder in den Klassen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) aufgeführt oder durch die Sammelbegriffe dieser Klassen erfasst sind oder solche die dem genannten Übereinkommen unterliegen. Durch diese etwas komplizierte Formulierung gilt jeweils die neueste Fassung der ADR, was eine dynamische Weiterentwicklung des Geltungsbereichs ermöglicht.[56]

Nicht als Gefahrgüter gelten dagegen nach Art. 4 lit. b) CRTD Kernmaterialien und nach Art. 4 lit. c) CRTD in der ADR aufgelistete Güter von geringer Gefährlichkeit.

e) Schaden

Die CRTD erfasst nach Art. 1 Abs. 10 vier verschiedene Schadensarten: Personenschäden, Sachschäden, Umweltschäden und Kosten von Schutzmaßnahmen. Voraussetzung ist allerdings, dass die Schäden durch die gefährlichen Güter „verursacht" worden sind. Es werden also nur die Schäden ersetzt, für die gerade die Eigenschaften oder die Reaktionen der gefährlichen Güter kausal waren.[57]

Für den Fall, dass es zumutbarerweise nicht möglich ist, die durch die Gefahrgüter verursachten Schäden von Schäden, die durch andere Umstände verursacht wurden, zu trennen, enthält Art. 1 Abs. 10 am Ende die Vermutung, dass der gesamte Schaden durch die Gefahrgüter verursacht worden ist. Diese Kausalitätsvermutung greift beispielsweise bei Schäden ein, die zunächst durch den Aufprall bei einem Verkehrsunfall entstehen, jedoch durch die darauf folgende Explosion oder das Entzünden des Gefahrgutes vergrößert werden.[58]

4. Haftungsausschluss

Das Übereinkommen enthält in Art. 5 und Art. 6 CRTD mehrere Haftungsausschlusstatbestände, welche die strikte Gefährdungshaftung des Beförderers durchbrechen. Hinsichtlich der Haftungsausschlusstatbestände in Art. 5 Abs. 4 l it. a) und b) und Abs. 5 CRTD gab es für die Beitrittsstaaten ursprünglich[59] die Möglichkeit, einen Vorbehalt nach Art. 24 Abs. 1 lit. b) und c) CRTD zu erklären.

[56] Evans, CRTD - Explanatory Report, S. 16; Mutz, ZIntEisenb 1990, 32 (38).
[57] Stör, S. 207.
[58] Stör, S. 207.
[59] Das Recht, die nach Art. 24 Abs. 1 CRTD zulässigen Vorbehalte zu erklären, bestand nur bis zum 02.02.1995 (Art. 24 Abs. 2 CRTD).

a) Höhere Gewalt, Art. 5 Abs. 4 lit. a) CRTD

Nach Art. 5 Abs. 4 lit. a) CRTD haftet der Beförderer nicht, wenn er nachweist, dass die Schäden durch Kriegshandlungen, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis entstanden sind. Bei diesen Tatbeständen handelt es sich um Fälle von höherer Gewalt. Man entschied sich jedoch für die Umschreibung, die dem Art. 2 Abs. 2 lit. a) des Ölhaftungsübereinkommens nachgebildet ist, um verschiedenen Auslegungsvariationen in den einzelnen Staaten zuvorzukommen, da der Begriff „höhere Gewalt" nicht in allen Rechtssystemen dieselbe Ausprägung erfahren hat.[60]

b) Handlung oder Unterlassung eines Dritten in Schädigungsabsicht, Art. 5 Abs. 4 lit. b) CRTD

Der Beförderer kann sich ferner von seiner Haftung befreien, wenn er nachweist, dass die Schäden ausschließlich durch eine in Schädigungsabsicht begangene Handlung oder Unterlassung eines Dritten verursacht wurden, Art. 5 Abs. 4 lit. b) CRTD. Darunter fallen in der Regel nur Terroranschläge, die nicht als Unruhen im völkerrechtlichen Sinne anerkannt sind und deshalb nicht von Abs. 4 lit. a) CRTD erfasst werden.[61]

c) Unkenntnis von der Gefährlichkeit der Güter, Art. 5 Abs. 4 lit. c) CRTD

Von besonderer Bedeutung ist der Ausschlusstatbestand in Art. 5 Abs. 4 lit. c) CRTD. Das beweist auch die Tatsache, dass zu diesem Ausschlusstatbestand zu keiner Zeit ein Vorbehalt erklärt werden konnte.

Nach Art. 5 Abs. 4 lit. c) CRTD haftet der Beförderer nicht, wenn ihm der Nachweis gelingt, dass der Absender oder ein anderer seiner Verpflichtung nicht nachgekommen ist, den Beförderer oder dessen Hilfspersonen von der Gefährlichkeit der Güter zu unterrichten und diese die Gefährlichkeit der Güter weder kannten noch hätten kennen müssen.[62] Denn bei Unkenntnis von der Gefährlichkeit der Güter ist der Beförderer nicht in der Lage, alle nötigen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen und für den entsprechenden Versicherungsschutz zu sorgen.[63]

---

[60] Evans – Explanatory Report, S. 28; Mutz, ZIntEisenb 1990, 32 (39).

[61] Evans – Explanatory Report, S. 28; Stör, S. 149; Mutz, ZIntEisenb 1990, 32 (39).

[62] Diese Bestimmung ähnelt Art. 22 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR) mit dem Unterschied, dass der Beförderer vom Absender neben der Gefährlichkeit der Güter nicht noch zusätzlich über besondere Vorsichtsmaßnahmen, wie in Art. 22 CMR vorgesehen, informieren muss. Auf diesen Kompromiss einigte man sich schließlich, um nicht vertragliche Pflichten und außervertragliche Haftung zu vermischen. Zu den Einzelheiten der Entstehungsgeschichte Evans – Explanatory Report, S. 29 und Stör, S. 150 f.

[63] Mutz, ZIntEisenb. 1990, S. 32 (39).

Entscheidend ist, dass für das Eingreifen des Haftungsausschlusstatbestandes die Unkenntnis des Beförderers nicht für den Schaden kausal sein muss. Andererseits reicht bereits leichte Fahrlässigkeit des Beförderers oder seiner Hilfspersonen hinsichtlich der Unkenntnis aus, um doch eine Haftung zu begründen.[64]

Greift der Ausschlusstatbestand ein, haftet anstelle des Beförderers der Absender oder ein anderer Verpflichteter nach den Bestimmungen der CRTD, Art. 7 CRTD.[65] Der Beförderer selbst kann allerdings noch nach dem anzuwendenden nationalen Recht in Anspruch genommen werden, Art. 5 Abs. 6 S. 2 CRTD.[66]

d) Handlung oder Unterlassung des Geschädigten, Art. 5 Abs. 5 CRTD

Weist der Beförderer nach, dass der Geschädigte selbst den Schaden ganz oder teilweise vorsätzlich oder fahrlässig verursacht hat, kann der Beförderer von seiner Haftung gegenüber dem Geschädigten ganz oder teilweise befreit werden, Art. 5 Abs. 5 CRTD.[67]

Diese Bestimmung regelt das Mitverschulden des Geschädigten. Da die CRTD selbst keine Anhaltspunkte für die Gewichtung des Mitverschuldens gibt, wird dem Gericht mit dieser Bestimmung ein weiter Ermessensspielraum überlassen, die er mit dem vom internationalen Privatrecht berufenen nationalen Recht schließen muss.[68] Zwangsläufig kommt es dadurch zu unterschiedlichen Ergebnissen, da das Mitverschulden bei der Gefährdungshaftung in unterschiedlichem Maße berücksichtigt wird. Als Kriterien für die Abwägung im Einzelfall kommen der jeweilige Kausalbeitrag, der Verschuldensgrad im Verhältnis zum geschaffenen Risiko, für den fahrlässig handelnden Geschädigten die Vorhersehbarkeit des Schadensumfangs und letztlich auch die Deckung durch die Versicherungen in Betracht.[69]

e) Ladevorgänge auf alleinige Verantwortung eines anderen, Art. 6 Abs. 1 CRTD

Der Beförderer ist schließlich von seiner Haftung für Schäden, die während des Ladevorgangs durch die Güter verursacht werden, befreit, wenn er nachweist, dass die gefährlichen Güter auf alleinige Verantwortung eines anderen ge- oder entla-

---

[64] Bremer, S. 395; Stör, S. 150.
[65] Zur Haftung des Absender und des anderen Verpflichteten siehe 2. Teil A III 1.
[66] Siehe dazu bereits unter 2. Teil A II 1.
[67] Ursprünglich gab es für die Beitrittsstaaten nach Art. 24 Abs. 1 lit. c) CRTD die Möglichkeit, einen Vorbehalt zu Art. 5 Abs. 5 CRTD dahingehend zu erklären, dass an seiner Stelle das innerstaatliche Recht anzuwenden ist, soweit dieses vorsieht, dass Schadensersatz wegen Tod oder Körperverletzung nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Geschädigten oder des Schadensersatzberechtigten gemindert oder versagt werden darf.
[68] Schmidt, S. 161; Stör, S. 220 f.
[69] Stör, S. 221 f.

den wurden und er diese Person benennen kann, Art. 6 Abs. 1 CRTD. In diesem Fall haftet allein diese andere Person nach den Regeln des Übereinkommens. Tragen sowohl der Beförderer als auch die andere Person die Verantwortung für die Ladevorgänge, haften sie gesamtschuldnerisch.

Ziel dieses Ausschlusstatbestandes ist es, den Beförderer nur während seiner Obhutszeit haften zu lassen. Aufgrund der Beweispflicht des Beförderers und seiner meist nachweisbaren Mitverantwortung ist dieser Ausschlusstatbestand jedoch von praktisch geringer Relevanz.[70]

5. Haftungsumfang

Der Umfang der Haftung ergibt sich aus den in Art. 1 CRTD enthaltenen Definitionen der drei Begriffe „Schaden“, „Schutzmaßnahmen“ und „Ereignis“.

a) Personenschäden

Personenschäden, also Tod und Körperverletzung, werden nach Art. 1 Abs. 10 lit. a) CRTD ersetzt, wenn sie in bzw. auf oder außerhalb des Fahrzeugs, das die Gefahrgüter transportiert, durch diese Güter verursacht werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass Regelungen aus einem Personenbeförderungsvertrag oder arbeitsvertragliche Regelungen (gesetzliche Unfallversicherung oder sonstige soziale Sicherheit) nach Art. 3 Abs. 1 und 2 CRTD vorrangig sind. Ziel dieser Regelung ist es, die Geschädigten auszuschließen, die einen vertraglichen Anspruch haben, wie beispielsweise Passagiere und das Fahrzeugpersonal.[71] Die Haftung beschränkt sich damit auf Personenschäden unbeteiligter Dritter.

Nicht in der CRTD geregelt ist, ob und ggf., welche einzelnen Schadensposten ersetzt werden. Diese Frage gehört zu den bewusst ungeregelten Detailfragen, bei denen auf das nationale Recht zurückgegriffen werden muss, welches nach den Regeln des internationalen Privatrechts zu ermitteln ist.

Davon geht auch Evans aus, der in seinem Erklärungsbericht zur CRTD schreibt, dass diese Frage von den Gerichten nach nationalem Recht gelöst werden müsse.[72] Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Aufteilung der Personenschäden in verschiedene Schadensposten eine Eigentümlichkeit des deutschen Rechts ist, während im europäischen Ausland häufig ein pauschalisierter Schadensersatz zuerkannt wird, bei dem die Schadensposten wenn überhaupt nur für die Bemessung der Höhe des Schadensersatzes herangezogen werden.[73]

---

[70] Genauer Stör, S. 151 m.w.N.

[71] Evans – Explanatory Report, S. 18; Schmidt, S. 137 f.

[72] Evans – Explanatory Report, S. 18.

[73] Stör, S. 211.

Heilungs-, Pflege- und Beerdigungskosten werden unproblematisch nach den meisten Rechtsordnungen ersetzt.[74] Unterschiede können sich dagegen beim entgangenen Gewinn, Unterhaltsansprüchen und beim Schmerzensgeld ergeben.[75]

Schwierig kann insbesondere die Geltendmachung des immateriellen Schadensersatzes für erlittene Schmerzen sein. Probleme ergeben sich immer dann, wenn das Schmerzensgeld nicht von den allgemeinen Personenschäden erfasst wird, sondern Personenschäden und Schmerzensgeld - wie im deutschen Recht[76] - mit zwei verschiedenen prozessualen Ansprüchen geltend gemacht werden müssen. Da die CRTD keine eigene Schmerzensgeldregelung enthält und Ansprüche aus nationalem Recht neben denen aus dem Übereinkommen nach Art. 5 Abs. 6 CRTD ausgeschlossen sind, bleibt zur Schließung dieser Haftungslücke - vorausgesetzt, dass die CRTD in Kraft tritt - nur die Möglichkeit, eine eigene Schmerzensgeldregelung in den jeweiligen nationalen Ausführungsgesetzen aufzunehmen.[77] Andernfalls könnten die Geschädigten eines Gefahrguttransportunfalls kein Schmerzensgeld verlangen und stünden damit schlechter als die Geschädigten eines normalen Verkehrsunfall dar. Dieses Ergebnis wäre nicht haltbar.[78]

Ferner ist auch die Art des Schadensersatzes (Naturalrestitution oder Geldersatz)[79] sowie die Höhe des Schadensersatzes dem anzuwendenden nationalen Recht überlassen. Dies führt zwangsläufig zu unterschiedlichen Ergebnissen.

b) Sachschäden

Im Gegensatz zu Personenschäden sind Sachschäden nach Art. 1 Abs. 10 lit. b) CRTD nur ersatzfähig, wenn sie außerhalb des Fahrzeugs, welches die gefährlichen Güter transportiert, entstanden sind. Wiederum ausgeschlossen ist der Ersatz der Sachschäden, welche zwar außerhalb des Transportfahrzeugs, aber an anderen Fahrzeugen desselben Fahrzeugverbandes entstanden sind, sowie Schäden an Sachen, die sich in oder auf diesen Fahrzeugen befinden. Auch in diesen Fällen greifen regelmäßig vertragliche Ansprüche, die nach Art. 3 Abs. 1 CRTD vorrangig sind. Sollte dies einmal nicht der Fall sein, wäre ein Rückgriff auf nationales Deliktsrecht wegen Art. 5 Abs. 6 CRTD ausgeschlossen und es käme zu einer Haftungslücke, die nur durch die Parteien selbst oder das Gericht nach dem anzuwendenden Recht geschlossen werden könnte.[80]

---

[74] Bremer, S. 372; Stör, S. 208.
[75] Stör, S. 208 ff.
[76] Palandt/Grüneberg, BGB, § 253 Rn. 4.
[77] Ausführlich zu dieser Problematik Stör, S. 209. Bremer, S. 375 schlägt für den Fall, dass eine solche Schmerzensgeldregelung nicht aufgenommen wird, vor, über eine teleologische Reduktion des Art. 5 Abs. 6 CRTD nachzudenken, deren Voraussetzungen jedoch fraglich sind.
[78] So auch Stör, S. 209.
[79] Bei Personenschäden kommt nur Geldersatz in Betracht.
[80] Stör, S. 211.

Art, Berechnung und Höhe des Schadensersatzes sind auch hier dem anzuwendenden nationalen Recht überlassen. Dies führt gerade bei mittelbaren Vermögensschäden häufig zu unterschiedlichen Ergebnissen.[81] Mangels Einigung wurde auch die umstrittene Frage der Ersatzfähigkeit reiner Vermögensschäden bis auf zwei Ausnahmen[82] in der CRTD selbst nicht geregelt und muss daher ebenfalls nach nationalem Recht gelöst werden. Dabei ist allerdings der Wortlaut des Art. 1 Abs. 10 lit. b) CRTD zu berücksichtigen, nach dem nur „Verlust oder Beschädigung von Sachen" ersatzfähig sind. Erforderlich ist demnach ein gewisser Zusammenhang zwischen dem Vermögensschaden und dem Sachschaden.[83]

c) Umweltschäden

Durch Gefahrgüter verursachte Verschmutzungsschäden der Umwelt sind nach Art. 1 Abs. 10 lit. c) CRTD ersatzfähig. Jedoch wird der Schadensersatz, ausgenommen der aufgrund der Umweltbeeinträchtigung entgangene Gewinn, auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt.[84] Damit wird die zunächst anscheinend sehr weitgehende Ersatzfähigkeit von Umweltschäden wieder erheblich eingeschränkt.

Ersetzt werden danach beispielsweise die Kosten für die Reinigung der durch die Gefahrgüter verseuchten Grundstücke oder des Wassergebiets, vorausgesetzt, dass die Reinigung bereits erfolgt oder in naher Zukunft geplant ist. Zudem müssen die Kosten angemessen sein. Das Kriterium der Angemessenheit darf sich dabei nicht nach dem Marktwert des betroffenen Grundstücks bemessen und sollte zum Schutz der immer knapper werdenden Umweltressourcen nicht zu eng ausgelegt werden.[85]

Zwischen Umweltverschmutzungsschäden und Sachschäden können Überschneidungen auftreten, wenn ein Umweltschaden zugleich auch einen Sachschaden darstellt. Der Geschädigte hat in diesem Fall den Vorteil, dass er den vollen Ersatz des Schadens verlangen kann und nicht nur die angemessenen Wiederherstellungsmaßnahmen wie bei einem reinen Umweltschaden, denn aus Art. 1 Abs. 10 und Art. 9 CRTD ergibt sich, dass die beiden Schadensarten gleichberechtigt sind.[86]

Ein durch Umweltbeeinträchtigungen verursachter Schaden ist typischerweise auch der entgangene Gewinn. Dieser wird im Gegensatz zu den anderen Umweltverschmutzungsschäden nicht auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu er-

[81] Stör, S. 212.
[82] Umweltschäden und Kosten für Schutzmaßnahmen.
[83] Stör, S. 213.
[84] Die Formulierung des Art. 1 Abs. 10 lit. c) CRTD ist Art. 1 Abs. 6 des Ölhaftungsübereinkommens von 1969 in der durch das Protokoll von 1984 revidierten Fassung entnommen, Evans - Explanatory Report, S. 19.
[85] Stör, S. 217.
[86] Bremer, S. 385 f.; Stör, S. 214.

greifender Maßnahmen beschränkt. Unter den Begriff „entgangener Gewinn" („loss of profit") fallen alle finanziellen Verluste, die unmittelbare Folge von Umweltbeeinträchtigungen sind, wie z.B. Einkommensverluste von Fischern, Bauern oder Tourismusbetrieben.[87] Voraussetzung ist, dass eine konkrete Gewinnaussicht einer erwerbswirtschaftlichen oder unternehmerischen Tätigkeit betroffen ist, die in besonderer Weise auf den Erhalt der Umweltgegebenheiten vertraut. Die Berechnung erfolgt wiederum nach dem anwendbaren nationalen Recht.

Nicht ersatzfähig sind immaterielle Schäden wie entgangene Erholungsmög-lich-keiten von Urlaubern oder ein geschädigtes Image der Gemeinde.[88]

d) Kosten von Schutzmaßnahmen

Ersatzfähig sind schließlich auch die Kosten von Schutzmaßnahmen sowie weitere durch die Schutzmaßnahmen verursachte Verluste und Schäden, Art. 1 Abs. 10 lit. d) CRTD. Schutzmaßnahmen sind gemäß Art. 1 Abs. 11 CRTD alle angemessenen Maßnahmen, die nach Eintreten eines Ereignisses zur Verhütung oder Einschränkung von Schäden von einer Person getroffen werden. Da ein Ereignis nach der Definition des Art. 1 Abs. 12 CRTD neben den schadensverursachenden Unfällen ebenfalls die schwere und unmittelbar drohende Gefahr von Schäden erfasst, werden auch die Kosten von Schadensverhütungsmaßnahmen ersetzt, ohne dass überhaupt ein Schaden eintreten muss.[89]

6. Haftungsbeschränkung durch Höchstsummen

Die Haftung des Beförderers wird nach Art. 9 CRTD durch Höchstsummen beschränkt. Die Einführung von Haftungshöchstsummen war einer der umstrittensten Punkte.[90] Insbesondere für Personenschäden wurde von einigen Staaten eine unbeschränkte Haftung gefordert.[91] Aus diesem Grund gab es für die Beitrittsstaaten ursprünglich die Möglichkeit, diesbezüglich nach Art. 24 Abs. 1 lit. a) CRTD den Vorbehalt zu erklären, für auf ihrem Territorium erlittene Schäden höhere als die in Art. 9 CRTD festgesetzten Haftungshöchstbeträge oder gar keine Haftungs-beschränkung anzuwenden, vorausgesetzt, dass das in diesem Staat geltende Haftungssystem dem der CRTD ähnlich ist. Trotz dieses Vorbehalts

---

[87] Stör, S. 215 f.

[88] Bremer, S. 389; Stör, S. 217; so auch das Urteil vom United States District Court in Chicago zu dem Unfall des Öltankers „Amoco Cadiz", In Re Oil Spill by the „Amoco Cadiz" off the Coast of France on March 16, 1978, U.S. Dist. Ct., N.D. III., Case No. MDL 376, Judgment, Findings of Fact, Conclusions of Law and Memorandum Opinion, January 11, 1988, S. 20 ff.; Besprechung des Urteils bei Pfennigstorf, VersR 1988, 1201 (1205).

[89] Stör, S. 217.

[90] Evans – Explanatory Report, S. 36.

[91] Richter-Hannes, RabelsZ 1987, 357 (396).

sprachen sich letztendlich die meisten Staaten für eine Haftungsbegrenzung in der CRTD aus, u.a. auch, um die Versicherbarkeit des Haftungsrisikos zu ermöglichen.[92]

Man einigte sich darauf, die Begrenzung der Haftung einerseits nach Schadensart (Personen- und sonstige Schäden), andererseits nach Transportmittel (Straße/Schiene und Binnenschiffe) zu bestimmen. Nach Art. 9 Abs. 1 CRTD ist die Haftung des Beförderers auf der Straße und auf der Schiene auf 18 Millionen Rechnungseinheiten[93] für Personenschäden und auf 12 Millionen Rechnungseinheiten für alle sonstigen Schäden begrenzt. Die Haftung des Beförderers mit Binnenschiffen beschränkt sich dagegen nach Art. 9 Abs. 2 CRTD auf 8 Millionen Rechnungseinheiten für Personenschäden und auf 7 Millionen Rechnungseinheiten für alle sonstigen Schäden.

Diese Aufteilung dient dem Zweck, Personenschäden gegenüber den übrigen Schäden durch höhere Haftungssummen zu privilegieren, und dadurch den Opferschutz zu vergrößern. Die Privilegierung äußert sich überdies in der Bestimmung des Art. 9 Abs. 3 CRTD. Danach stehen die für sonstige Schäden vorgesehenen Beträge für den Fall, dass die für Personenschäden vorgesehenen Beträge nicht ausreichen, zur Befriedigung der noch unersetzten Personenschäden zur Verfügung. Dabei haben die Restansprüche für Personenschäden den gleichen Rang wie die Ansprüche für sonstige Schäden.

Zudem sollte den Unterschieden der Transportmittel Rechnung getragen werden. Die Versicherungssituation war zum Zeitpunkt der Verabschiedung der CRTD für die Binnenschifffahrt besonders schwierig. Während für den Straßentransport in fast allen Ländern bereits ein gut ausgebautes Versicherungssystem bestand und für die Eisenbahn als Selbstversicherer die Frage der Versicherbarkeit ebenfalls gelöst war, bestand für die Binnenschifffahrt noch kein adäquater Versicherungsmarkt.[94] Deshalb und aufgrund des Wettbewerbs mit den Seeschiffen entschied man sich schließlich dafür, für die Binnenschifffahrt niedrigere Haftungshöchstsummen festzulegen.[95]

Es fällt überdies auf, dass die Differenz zwischen den Haftungshöchstsummen für Personenschäden und den Höchststummen für sonstige Schäden bei der Beförderung auf der Straße und Schiene viel größer ist als bei der Beförderung mit Binnenschiffen. Diese Differenzierung ist aufgrund der Tatsache, dass bei Beför-

---

[92] Stör, S. 223. Für eine beschränkte Haftung auch Richter-Hannes, RabelsZ 1987, 357 (396).

[93] Die in Art. 9 CRTD genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht (SZR) des Internationalen Währungsfonds, Art. 12 Abs.1 CRTD. 1 SZR entspricht z.Z. ca. 1,07 € (Stand: 08.08.2010). Der aktuelle Stand kann unter http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx nachgeschlagen werden. Die Umrechnung der in Art. 9 CRTD genannten Beträge in die Landeswährung richtet sich nach dem in Art. 12 CRTD beschriebenen Verfahren.

[94] Ausführlich Stör, S. 223 f.

[95] Stör, S. 224.

derungen mit Binnenschiffen das Risiko von Personenschäden nicht so hoch zu bewerten ist wie bei Beförderungen auf der Straße und Schiene, gerechtfertigt.[96]

a) Bemessungsgrundlage

Die Beschränkungssummen gelten pro Ereignis.[97] Der Vorschlag, die Haftungshöchstsummen nach Tonnage und Motorkraft zu bemessen, wurde nicht weiter verfolgt.[98] Das vereinfachte Abstellen auf das Ereignis als Bemessungsgrundlage ist letztlich ein Kompromiss; man einigte sich auf diese Lösung, weil sie die praktikabelste ist und für die Versicherungen einen berechenbaren Faktor darstellt.

Würde man dagegen bei der Abstufung des Schadensrisikos auf die beförderte Quantität abstellen, müsste man notwendigerweise auch die Qualität, also die Gefährlichkeit der beförderten Güter, berücksichtigen, denn das Schadensrisiko steigt meist nicht proportional zur Menge des transportierten Gutes.[99] Überdies kommt es bei der Berechnung des Schadensrisikos neben der Gefährlichkeit der beförderten Güter auch auf deren Verpackung[100] und die getroffenen Sicherheitsmaßnahmen an.

Da die CRTD nur auf das Ereignis abstellt, ist die Anzahl der Fahrzeuge grundsätzlich unerheblich.[101] Eine Ausnahme bildet lediglich der in Art. 8 CRTD geregelte Fall.[102]

b) Verfahren der Haftungsbeschränkung

Das Verfahren der Haftungsbeschränkung ist zum Teil in Art. 11 und Art. 10 Abs. 3 bis 5 CRTD geregelt. Danach hat der Beförderer die Wahl zwischen der Errichtung eines Haftungsfonds (Art. 11 CRTD) und der Geltendmachung der Höchstsummen durch Einrede (Art. 10 Abs. 3 bis 5 CRTD). Entgegen dem Vorbild des Ölhaftungsübereinkommens von 1969 (Art. 5 Abs. 3), welches die Errichtung eines Fonds zur Voraussetzung für die Berufung auf die Haftungsbeschränkungen

---

[96] Vgl. Törkel, TranspR 1995, 133 (137).
[97] „Ereignis“ wird in Art. 1 Abs. 12 CRTD definiert.
[98] Stör, S. 224.
[99] Herber, TranspR 1987, 253 (260); Evans – Explanatory Report, S. 36.
[100] Stör, S. 224.
[101] In den ersten Diskussionsentwürfen galten die Beschränkungssummen noch pro Ereignis und pro Fahrzeug. Die Multiplikation der Haftungssummen mit der Anzahl der Fahrzeuge steht aber nicht zwangsläufig im Verhältnis zum Schadensumfang und wurde daher zu Recht abgelehnt. Überdies haben die Fahrzeuge der verschiedenen Transportmittel sehr unterschiedliche Ladekapazitäten. Ein Schubleichter (Binnenschiffahrt) kann bis zu 1.500 t laden, wohingegen ein Anhänger eines Straßenfahrzeugs und ein Eisenbahnwaggon jeweils nur etwa 20 t laden können. Richter-Hannes, RabelsZ 1987, 357 (395); Herber, TranspR 1987, 253 (260).
[102] Dazu ausführlich unter 2. Teil A II 9.

erhebt,[103] hatte man sich letztlich für diese Wahlmöglichkeit des Beförderers entschieden.[104]

Trotz der bekannten Vorteile eines Haftungsfonds, wie bspw. die unmittelbare Verfügungsmöglichkeit, schnellere und gerechtere Verteilung, die Konzentration aller Schadensersatzklagen in einem Staat, die damit verbundene größere Homogenität der Entscheidungen oder auch der Schutz des Beförderers vor Arrest, Pfändung seines Eigentums und anderen anspruchssichernden Maßnahmen, wurde beklagt, dass ein solcher Fonds auch dazu führt, die Versicherungsprämien in die Höhe zu treiben, da auch bei einfachen Fällen die bereitgestellten hohen Summen in Form von Einzahlungen, Bankgarantien und anderen finanziellen Sicherheiten für einen längeren Zeitraum immobilisiert werden.[105]

aa) Haftungsfonds

Grundfragen über die Errichtung, die Höhe der zu hinterlegenden Summe und die Verteilung des Haftungsfonds sowie Einzelaspekte des Verfahrens sind in der CRTD selbst in Art. 11 bestimmt. Die darüber hinaus gehenden Detailfragen regelt das nationale Recht des Staates, in dem der Fonds errichtet wird, Art.11 Abs. 10 CRTD.

Nach Art. 11 Abs. 1 S. 3 CRTD ist der Fonds in Höhe der in Art. 9 CRTD angeführten Beträge zuzüglich Zinsen vom Zeitpunkt des Ereignisses bis zum Zeitpunkt der Errichtung des Fonds zu errichten. Der Fonds wird dann unter Berücksichtigung der nach Art. 9 Abs. 3 CRTD privilegierten Ansprüche unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer nachgewiesenen Forderungen gegen den Fonds verteilt, Art. 11 Abs. 4 CRTD. Dabei werden nur die Ansprüche berücksichtigt, für die eine Beschränkung der Haftung nach der CRTD geltend gemacht werden kann, Art. 11 Abs. 1 S. 4 CRTD. Aber auch dann, wenn der Beförderer nach Art. 10 Abs. 1 CRTD nicht berechtigt ist, seine Haftung zu beschränken, ist die Errichtung eines Fonds durch den Versicherer oder andere Sicherheitsleistende möglich, Art. 11 Abs. 3 S. 2 CRTD.

Die Errichtung eines Fonds hat letztlich für den Beförderer den Vorteil, dass auf sein übriges Vermögen nicht mehr zugegriffen werden kann und bereits gepfändete oder beschlagnahmte Vermögenswerte wieder freigegeben werden, Art. 11 Abs. 8 CRTD. Einzige Voraussetzung nach Art. 11 Abs. 9 CRTD ist der tatsächliche Zugang des Geschädigten zum Gericht, das den Fonds verwaltet, die tatsächliche Verwendung des Fonds zur Befriedigung seines Anspruchs und die freie Transferierbarkeit des Fonds.

---

[103] Ausführlich dazu unter 2. Teil E II 2 f) cc).
[104] Evans – Explanatory Report, S. 39; Stör, S. 228.
[105] Evans – Explanatory Report, S. 39.

bb) Einrede der Haftungsbeschränkung

Entscheidet sich der Beförderer gegen die Errichtung eines Fonds, richtet sich das Verfahren der Haftungsbeschränkung nach dem Recht des Vertragsstaates, in dem Klage erhoben wird, Art. 10 Abs. 5 CRTD. Dabei sind nach Art. 10 Abs. 4 CRTD die Abs. 4 bis 7 des Art. 11 CRTD, welche die Art der Verteilung des Fonds und die Eintrittsrechte bei vorzeitiger Zahlung regeln, entsprechend anzuwenden.

Wird ein deutsches Gericht angerufen, wird die Seerechtliche Verteilungsordnung (SVertO)[106] entsprechend angewendet.[107] Das Verfahren der Haftungsbeschränkung nach der SVertO ist ein bewährtes Modell, das die Errichtung eines Sondervermögens und die Verteilung an eine Vielzahl von Gläubigern, mit allen Besonderheiten zum allgemeinen Prozess- und Vollstreckungsrecht, regelt.[108] Der Beförderer muss die Einrede der Beschränkung seiner Haftung durch eine außergerichtliche oder im Prozess eingeführte Erklärung bis zur letzten mündlichen Verhandlung der ersten Instanz erheben.[109]

c) Unbeschränkte Haftung bei absichtlicher Schadensherbeiführung oder bewusster Leichtfertigkeit, Art. 10 Abs. 1 CRTD

Der Beförderer ist nach Art. 10 Abs. 1 CRTD nicht berechtigt, seine Haftung zu beschränken, wenn nachgewiesen wird, dass die Schäden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihm selbst oder seinen Bediensteten oder Beauftragten in der Absicht solche Schäden herbeizuführen oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden.[110] Liegt ein Gehilfenverschulden vor, ist überdies nachzuweisen, dass dieser in Ausübung seiner Verrichtung gehandelt hat.

Verschuldensbegriffe wie „Vorsatz“ oder „Fahrlässigkeit“ wurden bewusst vermieden, um einer unterschiedlichen Auslegung aufgrund der verschiedenartigen Bedeutung und Tragweite dieser Begriffe in den einzelnen Staaten vorzubeugen. Die „Absicht“ entspricht aber wohl dem „Vorsatz“ im Sinne des deutschen Rechts, ebenso wie die „Leichtfertigkeit“ der „groben Fahrlässigkeit“[111].

Art. 10 Abs. 1 CRTD lässt mit der Formulierung „wenn nachgewiesen wird“ offen, wem die Beweispflicht obliegt. In der Regel wird es darauf hinauslaufen,

[106] In der Neufassung: BGBl. 1999 I, S. 530 ff., berichtigt in BGBl. 2000 I, S. 149 und zuletzt geändert in BGBl. 2005 I, S. 837 (852).

[107] Stör, S. 229.

[108] Herber, TranspR 1987, S. 253 (260).

[109] Stör, S. 229.

[110] Ebenso wie bei der CMR (Art. 3) und entgegen dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 (Art. 5 Abs. 2) hat man sich letztlich für die Ausdehnung der unbeschränkten Haftung auf das Gehilfenverschulden entschieden. Zu den Pro- und Contraargumenten ausführlich Evans - Explanatory Report, S. 37 f.; Stör, S. 225 f.

[111] Bezüglich der Leichtfertigkeit ebenso Stör, S. 227.

dass der Geschädigte den Beweis führt, da allein er ein Interesse an der Aufhebung der Haftungsbeschränkung hat.

Bei einfacher oder unbewusster Fahrlässigkeit bleibt es bei der beschränkten Haftung.

7. Versicherungspflicht

Mit der Einführung einer Pflichtversicherung verfolgte man das Ziel, den Mangel ökonomischer Absicherung möglicher Schadensersatzleistungen durch die geltenden nationalen Rechtsordnungen zu beheben und dadurch den Schutz der Geschädigten angemessen zu verstärken.[112] Die Versicherungspflicht gilt nach Art. 13 Abs. 1 CRTD nur für den Beförderer. Dies ist konsequent, da man sich auch für eine Haftungskanalisierung auf den Beförderer entschieden hat.

Art. 13 – 17 CRTD regeln Art, Umfang und Ausnahmen von der Versicherungspflicht, den Nachweis einer ausreichenden Deckung, den Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer oder andere Sicherheitsleistende sowie die Bereitschaft der Mitgliedstaaten, durch gesetzgeberische Maßnahmen für die Einhaltung dieser Bestimmungen zu sorgen.

a) Art und Umfang der Pflichtversicherung

Nach Art. 13 Abs. 1 CRTD ist die Haftung des Beförderers durch eine Versicherung oder andere finanzielle Sicherheit wie z.B. Bankbürgschaften zu decken, wenn die gefährlichen Güter im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates befördert werden.

Dabei muss die Versicherung den gesamten Haftungszeitraum, also neben dem eigentlichen Transport auch die Be- und Entladevorgänge (Art. 3 Abs. 3 CRTD) sowie die den Beförderungsvorgang nicht unterbrechende Zwischenlagerungen[113], bis zur Höhe der in Art. 9 CRTD genannten Haftungshöchstsummen abdecken, Art. 13 Abs. 2 CRTD. Die im Übereinkommen festgelegten Haftungshöchstsummen sind daher mit den Mindesteinlagen der abzuschließenden Pflichtversicherung identisch.

Die Versicherung deckt zudem unabhängig vom Versicherungsnehmer die Haftung aller nach der CRTD haftenden Beförderer ab.[114] Art. 13 Abs. 3 CRTD stellt allerdings klar, dass die aus der Versicherung verfügbaren Beträge nur zur Befriedigung von Ansprüchen nach der CRTD verwendet werden dürfen.

---

[112] Richter-Hannes, RabelsZ 1987, 357 (362); Herber, TranspR 1987, 253 (260).
[113] Bremer, S. 410.
[114] Art. 13 Abs. 2 CRTD meint damit allerdings nicht die mögliche Haftung des Absenders, Empfängers oder anderer Personen, die nach Art. 6 Abs. 2 lit. a) und Art. 7 CRTD ausdrücklich von der Deckung ausgeschlossen sind.

b) Ausnahmen von der Versicherungspflicht

Straßen- und Binnenschifffahrtsbeförderer unterliegen der Versicherungspflicht nach Art. 16 Abs. 1 CRTD dann nicht, wenn sie Staatsbetriebe sind, die Beförderung nicht gewerblichen staatlichen Zwecken dient (z.B. Militärtransporte)[115] und der jeweilige Vertragsstaat sie von der Versicherungspflicht befreit hat. Jedoch müssen diese Beförderer auf Verlangen eine Bescheinigung vorlegen, aus der sich sowohl die ausreichende Haftungsdeckung nach der Konvention ergibt als auch, dass der Beförderer ein Staatsbetrieb ist, Art. 16 Abs. 2 CRTD.

Ebenso können Staatsbahnen nach Art. 16 Abs. 4 CRTD von der Versicherungspflicht befreit werden, allerdings ohne dass es eines Nachweises ausreichender Deckung der Haftung bedarf. Diese anfangs umstrittene Privilegierung der Staatsbahnen hat ihren Ursprung in der Tatsache, dass Staatsbahnen traditionell Selbstversicherer sind und somit ihre Risiken durch ein Rücklagensystem oder durch den Eintritt der Staatshaftung abdecken.[116]

c) Nachweis einer ausreichenden Deckung

Art. 14 CRTD enthält ausführliche Bestimmungen über den Nachweis einer ausreichenden Haftungsdeckung. Nach Art. 14 Abs. 1 CRTD ist der Nachweis einer gültigen Versicherung durch eine Bescheinigung von der nach Abs. 2 zuständigen Behörde zu erbringen. Die in einem Vertragsstaat ausgestellten Bescheinigungen werden in allen anderen Vertragsstaaten anerkannt, Art. 14 Abs. 7 S. 1 CRTD.

Sinn und Zweck der Bescheinigungen ist es, die Kontrolle der bestehenden Pflichtversicherungen zu erleichtern. Sie dienen damit letztlich wieder dem Schutz der Geschädigten.

d) Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer oder Sicherheitsleistenden

Nach Art. 15 Abs. 1 CRTD hat der Geschädigte einen Direktanspruch gegen den Versicherer, den Sicherheitsleistenden oder das zuständige Grüne-Karte-Büro[117].

---

[115] Evans – Explanatory Report, S. 48.

[116] Ausführlich Evans – Explanatory Report, S. 48 f.; Richter-Hannes, RabelsZ 1987, 357 (397).

[117] In jedem Mitgliedstaat des Grüne-Karte-Systems befindet sich eine zentrale Organisation – bezeichnet als das „Grüne-Karte-Büro“ –, die für die Durchführung der Aufgaben des Grüne-Karte-Systems zuständig ist. Das „Deutsche Büro Grüne Karte“ befindet sich in Hamburg. Die „Grüne Karte“ selbst ist eine internationale Versicherungskarte für den Kraftverkehr, die bei Auslandsreisen mit dem Kraftfahrzeug Versicherungsschutz in der Haftpflichtversicherung nach den Bestimmungen des jeweiligen Gastlandes bescheinigt. Grundlage des Grüne-Karte-Systems ist das Londoner Abkommen von 1949. http://www.gruene-karte.de/dbgkgrund.htm (Stand: 08.08.2010). Ausführlich zum System der Grünen Versicherungskarte Buschbell, Münchener Anwalts Handbuch Straßenverkehrsrecht, § 44 Rn. 113.

Allerdings kann dieser sich ebenso wie der Beförderer auf die Haftungsbeschränkung nach Art. 9 CRTD sowie auf die Einreden – mit Ausnahme von Konkurs oder Liquidation –, die der Beförderer hätte erheben können, berufen, Art. 15 Abs. 2 CRTD.

Der Versicherer bzw. Sicherheitsleistende kann die Einrede der Haftungsbeschränkung auch dann erheben, wenn sich der Beförderer selbst, z.B. wegen Absicht oder bewusster Leichtfertigkeit, nicht darauf hätte berufen können, Art. 15 Abs. 2 lit. a) CRTD. In diesem Fall haftet der Beförderer für die über die Haftungsgrenze hinausgehende Summe unbeschränkt.

Die Einrede des Versicherers, dass die Schäden durch vorsätzliches Verschulden des Eigentümers selbst verursacht wurden, wurde entgegen dem Vorbild des Ölhaftungsübereinkommens nicht übernommen, da es als unbillig empfunden wurde, dass die Vorsatztat zu Lasten des Geschädigten geht.[118] In diesem Fall muss der Versicherer somit dem Geschädigten gegenüber den Schaden bis zu den festgesetzten Haftungshöchstsummen ersetzen, kann dann allerdings Rückgriff bei dem Beförderer nehmen.[119] Das Insolvenzrisiko des Schädigers trägt somit der Versicherer und nicht der Geschädigte.

8. Rückgriffsrecht des Beförderers

Der Beförderer behält nach Art. 5 Abs. 9 CRTD das Recht, gegen den Absender oder den Empfänger der Güter, durch den die Schäden verursacht worden sind, oder gegen andere Dritte, im Innenverhältnis Rückgriff zu nehmen, wenn diese – insbesondere durch schuldhaftes Verhalten – zum schädigenden Ereignis beigetragen haben. Andere Dritte können auch die in Art. 5 Abs. 7 CRTD aufgelisteten Hilfspersonen sein. Dies ergibt sich aus der Formulierung „Vorbehaltlich des Abs. 9" in Art. 5 Abs. 7 CRTD.

Das Rückgriffsrecht bildet einen Ausgleich zur alleinigen Haftung des Beförderers im Außenverhältnis. Die Regressansprüche des Beförderers richten sich überwiegend nach den internationalen Konventionen über die vertragliche Haftung im Transportrecht (CMR, CIM, CMNI), ergänzend nach dem anzuwendenden nationalen Recht. Aufgrund dieser Rechtszersplitterung ergeben sich meist unterschiedliche Ergebnisse.

[118] Brunn, DVWG B 149, S. 138 (145); Stör, S. 268.

[119] Kritisch hinsichtlich der Versicherbarkeit von Vorsatzschäden im deutschen Recht (§ 103 VVG n.F., § 152 VVG a.F.), Brunn, DVWG B 149, S. 138 (145); Schmidt, DVWG B 149, S. 173 (176); Herber, DVWG B 149, S. 9 (18).

9. Sonderfall der Haftung zweier oder mehrerer Beförderer von Gefahrguttransporten

Für den Fall, dass bei einem Unfall zwei oder mehrere Gefahrgut transportierende Fahrzeuge beteiligt sind, sieht Art. 8 Abs. 1 S. 1 CRTD vor, dass jeder Beförderer für die dadurch entstandenen Schäden haftet, soweit kein Haftungsausschlussgrund eingreift (Gesamtschuld). Der Geschädigte kann sich somit aussuchen, welchen Beförderer er in Anspruch nehmen will.

Für Schäden, die sich nicht eindeutig zuordnen lassen, wie z.B. Umwelt- oder Explosionsschäden, haften die Beförderer nach Art. 8 Abs. 1 S. 2 CRTD ebenfalls gesamtschuldnerisch.

Dabei kann jeder Beförderer seine Haftung auf die nach Art. 9 CRTD auf ihn anwendbaren Haftungshöchstbeträge beschränken, Art. 8 Abs. 2 CRTD. Die Haftungshöchstsummen werden in diesem Falle ausnahmsweise pro Ereignis und pro Fahrzeug i.S.d. Art. 1 Abs. 6 CRTD bemessen. Dies ist sachgerecht, da hier zwei oder mehr Fahrzeuge beteiligt sind, die alle Gefahrgüter transportieren und dadurch das Schadensrisiko erhöhen.[120]

Während Art. 8 Abs. 1 CRTD nur die Haftung im Außenverhältnis regelt, ist es den beteiligten Beförderern im Innenverhältnis unbenommen, gegeneinander Regress zu nehmen, Art. 8 Abs. 3 CRTD. Die Rückgriffsansprüche sind im Verhältnis von Kausal- und Verschuldensbeitrag vorzunehmen und richten sich nach dem anzuwendenden nationalen Recht.[121]

III. Haftung des Absenders, Empfängers und anderer Beteiligter

Ausnahmsweise wird das Prinzip der Haftungskanalisierung auf den Beförderer durchbrochen. In diesen Fällen haftet dann im Außenverhältnis anstelle des Beförderers der Absender, Empfänger oder eine andere Person nach der CRTD.

1. Haftung des Absenders oder eines anderen wegen Verletzung seiner Informationspflicht über die Gefährlichkeit der Güter nach Art. 7 i.V.m. Art. 5 Abs. 4 lit. c) CRTD

Ist der Absender oder ein anderer seiner Verpflichtung, den Beförderer von der Gefährlichkeit der Güter zu unterrichten, nicht nachgekommen, haftet dieser anstelle des Beförderers[122] nach den Bestimmungen der CRTD, Art. 7 i.V.m. Art. 5 Abs. 4 lit. c) CRTD.

Zur Frage, wer genau ein „anderer Verpflichteter" i.S.d. Art. 5 Abs. 4 lit. c) CRTD ist, schweigt die CRTD. Herber ist der Ansicht, dass es sich bei der vagen

[120] So auch Evans – Explanatory Report, S. 35; Stör, S. 253. Hier wird zu Recht auf die Quantität der Gefahrgutmenge abgestellt.

[121] Stör, S. 254.

[122] Zum Haftungsausschlussgrund des Art. 5 Abs. 4 lit c) CRTD siehe unter 2. Teil A II 4 c).

Formulierung nur um den Spediteur, der aber zumindest nach deutschem Recht in der Regel auch Absender ist, oder den wirtschaftlichen Versender handeln kann, vorausgesetzt, dass ihn eine Informationspflicht trifft.[123] In der Regel wird wohl der Absender haften, jedoch wäre eine Aufzählung möglicher anderer Personen mit Rücksicht auf mehr Rechtsklarheit wünschenswert gewesen.

Zusätzlich haftet der Absender bzw. der andere Verpflichtete unbeschränkt nach dem anwendbaren nationalen Recht. Dies ergibt sich aus Art. 7 S. 2 CRTD, nach dem Art. 5 Abs. 6 CRTD nicht anwendbar ist. Das Privileg der Einschränkung konkurrierender, nationaler Ansprüche aus unerlaubter Handlung ist damit dem Absender bzw. dem anderen Verpflichteten im Gegensatz zum Beförderer versagt. Die Absenderhaftung hat in diesem Fall den Charakter einer Sanktion.[124]

Nach Art. 7 S. 3 CRTD sind zudem die Regeln über die Pflichtversicherung (Art. 13 – 17 CRTD) nicht auf die Haftung des Absenders bzw. des anderen Verpflichteten nach der CRTD anwendbar. Dem anfangs umstrittenen Art. 7 S. 3 CRTD liegt der Gedanke zugrunde, dass der so gut wie immer unvorsätzlich handelnde Absender in aller Regel keine Versicherung abgeschlossen haben wird.[125]

Eine Versicherung für unvorhergesehene Fälle kann jedoch nicht verlangt werden;[126] zudem wäre eine weitere Pflichtversicherung unökonomisch.[127] Man hoffte vielmehr darauf, dass die durch die Verletzung der Informationspflicht entstandene Haftung des Absenders von dessen allgemeiner Haftpflichtversicherung abgedeckt würde.[128]

2. Haftung einer anderen Person, z.B. Absender oder Empfänger, für die während Be- oder Entladevorgängen entstandenen Schäden nach Art. 6 Abs. 1 CRTD

Werden während der Be- oder Entladevorgänge Schäden durch die gefährlichen Güter verursacht und finden die Be- oder Entladevorgänge auf alleinige Verantwortung einer anderen Person als des Beförderers statt, z.B. des Absenders oder Empfängers, so haftet allein diese andere Person nach den Regeln des Übereinkommens, Art. 6 Abs. 1 CRTD.

Art. 5 Abs. 6 CRTD ist nach Art. 6 Abs. 2 lit. a) CRTD nicht auf diese andere Person anzuwenden mit der Folge, dass sie zusätzlich nach dem anzuwendenden nationalen Recht unbeschränkt haftet. Überdies sind die Vorschriften über die Pflichtversicherung auf die Haftung dieser anderen Person nicht anwendbar, Art. 6 Abs. 2 lit. a) CRTD. Hinsichtlich der Ausnahme von der Pflichtversiche-

[123] Herber, TranspR 1987, 253 (257).
[124] Herber, TranspR 1987, 253 (258).
[125] Stör, S. 252.
[126] Herber, TranspR 1987, 253 (257).
[127] Evans – Explanatory Report, S. 34.
[128] Evans – Explanatory Report, S. 34.

rung ging man davon aus, dass diese andere Person in der Regel eine Dritthaftpflichtversicherung abgeschlossen hat.[129]

Wer die „andere Person“ i.S.d. Art. 6 Abs. 1 CRTD sein kann, ist wiederum unklar. Die CRTD selbst nennt den Absender oder Empfänger als Beispiele, wobei die Aufzählung nicht abschließend ist. Erfüllungsgehilfen des Beförderers, Absenders oder Empfängers scheiden dagegen nach Art. 6 Abs. 1 ausdrücklich aus; ebenso Personen, die Be- oder Entladearbeiten auf alleinige Verantwortung oder Mitverantwortung zur Bergung, Hilfeleistung oder Schadensverhütung vornehmen, Art. 6 Abs. 4 i.V.m. Art. 5 Abs. 7 lit. d) – f) CRTD. Andere Personen als der Beförderer, Absender oder Empfänger kommen für die vertragliche Verpflichtung, die alleinige Verantwortung für das Be- und Entladen zu übernehmen, kaum in Betracht, weshalb eine diesbezüglich Klarstellung auch im Wortlaut der Bestimmung wünschenswert gewesen wäre.[130]

Bei einer gemeinsamen Verantwortung des Beförderers und der anderen Person haften beide gem. Art. 6 Abs. 1 CRTD im Außenverhältnis gesamtschuldnerisch, wobei Art. 6 Abs. 2 lit. b) und c) CRTD klarstellen, dass sich die Haftungshöchst-summen nicht verdoppeln und ein von einem errichteter Fonds als von beiden errichtet gilt.

Im Innenverhältnis zwischen dem Beförderer und der nach Art. 6 Abs. 1 CRTD haftenden Person haftet diese grundsätzlich allein, es sei denn, den Beförderer oder dessen Gehilfen trifft ein nachweisbares Verschulden, für welches der Beförderer wiederum anteilig entsprechend dem Verschuldensbeitrag haftet, Art. 6 Abs. 3 CRTD.

IV. Aktivlegitimation

Die CRTD regelt nicht ausdrücklich, wer die Ansprüche für die einzelnen Schäden geltend machen kann; einer solchen Regelung bedarf es aber auch nicht.

Denn erklärtes Ziel der CRTD ist es, eine zügige und angemessene Entschädigung für Schäden unbeteiligter Dritter zu gewährleisten. Der Kreis der Ersatzberechtigten ergibt sich somit aus den möglichen Geschädigten, die sich wiederum aus den in Art. 1 Abs. 10 CRTD aufgeführten Schadensarten ableiten lassen.

Bei Sachschäden werden in der Regel die Eigentümer aktivlegitimiert sein, bei Körperverletzungsschäden die Verletzten selbst und bei einem Todesfall in der Regel die Erben. Wem genau der Schadensersatzanspruch zusteht, richtet sich nach dem anzuwendenden nationalen Recht.

Bei Umweltschäden ist, da die Umwelt keinem Rechtsinhaber zugeordnet werden kann, derjenige aktivlegitimiert, der die angemessenen Wiederherstellungs-

[129] Evans – Explanatory Report, S. 33.
[130] So auch Herber, TranspR 1987, 253 (257).

maßnahmen tatsächlich ergriffen hat.[131] Entsprechend kann nach Art. 1 Abs. 11 CRTD die Kosten für Schutzmaßnahmen diejenige Person einklagen, die die Maßnahme tatsächlich durchgeführt hat. Neben den natürlichen Personen, Personenvereinigungen und juristischen Personen kommen auch Staaten selbst als Anspruchsberechtigte in Betracht.[132]

V. Ausschlussfrist

Schadensersatzansprüche nach der CRTD erlöschen gemäß Art. 18 Abs. 1 nach drei Jahren. Die Frist beginnt mit Kenntnis oder Kennenmüssen des Schadens sowie der Identität des Beförderers. Nach Ablauf von zehn Jahren nach dem schadensverursachenden Ereignis kann nicht mehr Klage erhoben werden, Art. 18 Abs. 2 CRTD.

VI. Zukunft der CRTD

Die CRTD steht bereits seit 18 Jahren für die Unterzeichnerstaaten zur Ratifizierung, seit 17 Jahren für alle anderen Staaten zum Beitritt offen, Art. 22 CRTD.

Trotz aller Bemühungen des Binnenverkehrsausschusses der ECE hat sich in diesem Zeitraum nur ein einziger Staat (Liberia) zum Beitritt entschlossen.[133] Dies zeigt deutlich das fehlende Interesse der Staaten am völkerrechtlichen Inkrafttreten der CRTD. Als Hauptstreitpunkte erwiesen sich bald nach Verabschiedung des Übereinkommens die Bestimmungen über die Haftungshöchstbeträge für Binnenschiffe sowie deren Versicherbarkeit.[134]

Es erscheint daher sinnvoller, nicht an dem Inkrafttreten der CRTD festzuhalten, sondern neue Lösungswege zu suchen und dabei die Ideen des Übereinkommens und Erkenntnisse, die man während der Zeit der Verabschiedung bis heute gewonnen hat, einfließen zu lassen.

---

[131] Stör, S. 214.
[132] Stör, S. 218; Schmidt, S. 140.
[133] Siehe bereits unter 2. Teil A.
[134] Renger, VersR 1992, 778 (779); Schmidt, DVWG B 149, S. 173 (176); vgl. auch Herber, Seehandelsrecht, S. 186.

B. Die Haftung nach dem Übereinkommen von 1996 über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen)

Im Rahmen der Seerechtsorganisation der Vereinten Nationen (IMO)[135] wurde am 03. Mai 1996 in London das „Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See geschlossen" (HNS-Übereinkommen)[136].

Die Beratungen über ein HNS-Übereinkommen hatten im Juli 1976 auf der 29. Sitzung des Rechtsausschusses der IMCO begonnen und insgesamt 20 Jahre angedauert.[137] Erste Überlegungen reichen sogar bis in das Jahr 1969 zurück, als man bei der Erarbeitung des Ölhaftungsübereinkommens darüber diskutierte, ob der sachliche Anwendungsbereich nicht neben Öl auch andere gefährliche Güter umfassen soll.[138] Dagegen sprach jedoch, dass von anderen Gefahrgütern nicht nur Verschmutzungsschäden wie bei Öl zu erwarten sind, sondern auch andere Schadensarten, wie beispielsweise Explosions-, Feuer- und Vergiftungsschäden.[139]

Dennoch orientierte sich der Rechtsausschuss der IMO bei der Erarbeitung der HNS-Konvention zunächst am Ölhaftungsübereinkommen von 1969[140] und später auch an dem dazugehörigen Fondsübereinkommen von 1971.[141] Die Vorarbeiten zum HNS-Übereinkommen verliefen im Übrigen parallel zu den Beratungen über die CRTD.[142]

Die Schaffung eines internationalen Haftungsregimes im Seerecht gestaltete sich jedoch wesentlich schwieriger als beim Landtransport, da es bereits Übereinkommen gab, welche eine Haftungsbeschränkung des Reeders und des Charterers zuließen[143] und eine Gefährdungshaftung für Schäden durch Schiffszusammen-

---

[135] International Maritime Organization. Bis 1982 hieß die IMO „Inter-Governmental Maritime Consultative Organization" (IMCO), www.imo.org (Stand: 08.08.2010).

[136] Die Abkürzung HNS wird aus dem Titel der verbindlichen englischen Fassung abgeleitet "International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea". Die englische Fassung des Übereinkommens ist abgedruckt in TranspR 1997, 450 ff.

[137] Schneider, TranspR 1985, 41 (42).

[138] Schneider, TranspR 1985, 41 (42); Herber, RabelsZ 1970, 223 (235); Wilde, TranspR 1995, 278.

[139] Schneider, TranspR 1985, 41 (42).

[140] Herber, TranspR 1983, 5 (8); Schneider, TranspR 1985, 41 (44).

[141] http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D6505/HNSconventionoverview.pdf, introduction (Stand: 08.08.2010).

[142] Richter-Hannes, RabelsZ 1987, S. 357 (359).

[143] Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (HBÜ), BGBl. 1986 II, S. 787 ff. Ferner dessen Vorgänger, das Reederhaftungsübereinkommen von 1957, BGBl. 1972 II, S. 653, 672 ff.
Art. 7 des Protokolls von 1996 zum HBÜ gestattet den Mitgliedstaaten des HBÜ, die allgemeine Haftungsbeschränkungsregelung des Übereinkommens mittels Vorbehalt nicht auf das HNS-Übereinkommen anzuwenden; abgedruckt in TranspR 1997, 462 ff. Ausführlich zu der Problematik des Übereinkommenskonflikts, Ganten, TranspR 1997, 397 (403).

stöße ausschlossen[144]. Die darin vorgesehenen Haftungshöchstbeträge waren allerdings nach allgemeiner Ansicht für den Gefahrguttransport völlig unzureichend.[145] Diese Probleme sorgten zunächst auf der diplomatischen Konferenz von 1984 für das Scheitern eines ersten Entwurfs.[146] Erst zwölf Jahre später auf der Konferenz von 1996 konnte das von der IMO überarbeitete HNS-Übereinkommen endlich erfolgreich abgeschlossen werden.

Erklärtes Ziel des HNS-Übereinkommens ist die Gewährleistung einer angemessenen, unverzüglichen und wirksamen Entschädigung von Personen, die durch die Freisetzung von gefährlichen und schädlichen Stoffen bei deren Beförderung auf See geschädigt werden, sowie die Schaffung einheitlicher internationaler Regelungen in Bezug auf derartige Schäden. Zur Erreichung dieses Ziels sieht das HNS-Übereinkommen von 1996 ein zweistufiges Haftungs- und Entschädigungssystem vor und kombiniert damit das im Ölhaftungsübereinkommen und Fondsübereinkommen vorgesehene System für Ölverschmutzungsschäden in einem einzigen Übereinkommen.[147] Auf der ersten Stufe greift ausschließlich die summenmäßig begrenzte Reederhaftung ein, die durch die Pflichtversicherung gedeckt wird. Erst dann, wenn die Reederhaftung nicht ausreicht, wird die Reederhaftung durch eine zusätzliche Entschädigung aus dem HNS-Fonds ergänzt.[148]

Dänemark, Deutschland, Finnland, Kanada, die Niederlande, Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich haben das Übereinkommen in der nach Art. 45 Abs. 1 HNS-Übereinkommen vorgegebenen Frist unter Vorbehalt der Ratifikation gezeichnet, allerdings bisher noch nicht ratifiziert.[149] Inzwischen haben elf andere Staaten[150], darunter zwei Staaten[151] mit mehr als zwei Millionen Raumgehaltseinheiten, das Übereinkommen ratifiziert.[152]

Das Übereinkommen selbst tritt allerdings gemäß Art. 46 Abs. 1 HNS-Übereinkommen erst 18 Monate nach dem Tag in Kraft, an dem mindestens zwölf Staaten, darunter vier Staaten mit mindestens je zwei Millionen Raumgehaltseinheiten, zugestimmt haben durch das Übereinkommen gebunden zu sein,

---

[144] Übereinkommen vom 23.09.1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen, RGBl. 1913, 49 (89).

[145] Schneider, TranspR 1985, 41 (44). Der Haftungshöchstbetrag nach dem HBÜ richtet sich grundsätzlich nach der Schiffsgröße bzw. dem Raumgehalt, Art. 8 HBÜ.

[146] Herber, TranspR 1987, 253 (261); Zu diesen Problemen ausführlich Schneider, TranspR 1985, 41 (44 ff.).

[147] Ganten, TranspR 1997, 397 (401).

[148] Ausführlich dazu unter 2. Teil B III.

[149] http://www.hnsconvention.org/en/status.html (Stand: 08.08.2010).

[150] Angola, die Föderation St. Kitts and Nevis, Litauen, Marokko, die Russische Föderation, Samoa, Sierra-Leone, Slowenien, Tonga, Ungarn und Zypern.

[151] Zypern und die Russische Föderation, siehe http://www.hnsconvention.org/en/status.html (Stand: 08.08.2010).

[152] http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (Stand: 08.08.2010); Die Liste ist auf dem Stand vom 31.08.2008;
http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=248 (Stand: 08.08.2010).

und dem Generalsekretär mitgeteilt worden ist, dass die beitragspflichtigen Personen (Art. 18 Abs. 1 lit. a) und c)) im vorangegangenen Kalenderjahr eine Gesamtmenge von mindestens 40 Millionen Tonnen an beitragspflichtiger Ladung zugunsten des Allgemeinen Kontos[153] erhalten haben. Diese Voraussetzungen sind bislang nicht eingetreten.

Um den Bedürfnissen insbesondere von Inselstaaten gerecht zu werden, wird jedem Vertragsstaat jederzeit nach Art. 5 Abs. 1 HNS-Übereinkommen die Möglichkeit gegeben, einen Vorbehalt dergestalt zu erklären, dass das Übereinkommen nicht auf Schiffe angewendet wird, deren Bruttoraumzahl 200 nicht übersteigt, die HNS-Stoffe nur in verpackter Form und nur zwischen Häfen oder Anlagen dieses Staates befördern. Auch Nachbarstaaten haben die Möglichkeit, einen derartigen Vorbehalt zu erklären, solange sich die Schiffe nur auf der Fahrt zwischen Häfen und Anlagen dieser Staaten befinden, Art. 5 Abs. 2 HNS-Übereinkommen.

Verbindliche Fassungen des Übereinkommens sind nach Art. 54 HNS-Übereinkommen die arabische, chinesische, englische, französische, russische und spanische.

I. Anwendungsbereich

1. Sachlicher Anwendungsbereich

Der Umkehrschluss aus Art. 4 Abs. 1 HNS-Übereinkommen ergibt, dass das Übereinkommen nur die außervertragliche Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See regelt. Zur Vermeidung von Überschneidungen mit bestehenden Übereinkommen, schließt Art. 4 Abs. 3 HNS-Übereinkommen die Anwendung auf Verschmutzungsschäden i.S.d. Ölhaftungsübereinkommens[154] sowie auf durch radioaktives Material der Klasse 7 verursachte Schäden, die in bestehenden internationalen Codes aufgeführt sind, aus. Ebenso sind – wie auch schon bei der CRTD – alle sozialversicherungsrechtlichen Ansprüche nach Art. 4 Abs. 2 gegenüber dem HNS-Übereinkommen vorrangig. Dadurch werden wiederum die Ansprüche der an Bord Beschäftigten ausgeschlossen, so dass letztlich nur am Transport unbeteiligte Dritte von dem Übereinkommen erfasst sind.
Keine Anwendung findet das HNS-Übereinkommen ferner auf Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und sonstige einem Staat angehörigen oder von ihm eingesetz-

[153] Genauer dazu unter 2. Teil B III 4.
[154] Der Ersatz anderer durch Öl verursachte Schäden (z.B. Ölexplosions- und Ölfeuerschäden) fällt dagegen in den Anwendungsbereich des HNS-Übereinkommens, vorausgesetzt dass das Öl ein gefährlicher und schädlicher Stoff i.S.d. Art. 1 Abs. 5 HNS-Übereinkommen ist.

ten Schiffe, die im gegebenen Zeitpunkt ausschließlich für andere als für Handelszwecke genutzt werden (Art. 4 Abs. 4 HNS-Übereinkommen), es sei denn, der Vertragsstaat hat nach Art. 4 Abs. 5 HNS-Übereinkommen beim Generalsekretär seinen Beschluss, dieses Übereinkommen doch anzuwenden, bekannt gemacht.

2. Räumlicher Anwendungsbereich

Für Schäden i.S.d. Übereinkommens gilt das Übereinkommen grundsätzlich nur dann, wenn diese im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeeres eines Vertragsstaates verursacht worden sind, Art. 3 lit. a) HNS-Übereinkommen. Es werden somit auch Seeschiffe, die in oder auf Binnengewässern einen HNS-Schaden verursachen, erfasst. Das Gebiet des Küstenmeeres umfasst nach Art. 3 Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen[155] maximal zwölf Seemeilen[156] ab der Basislinie[157] des Küstenstaates.

Bei Umweltverschmutzungsschäden wird der räumliche Anwendungsbereich auf die nach dem Völkerrecht festgelegte ausschließliche Wirtschaftszone eines Vertragsstaates erweitert. Ist eine solche nicht festgelegt, wird auf das an das Küstenmeer angrenzende Gebiet abgestellt, welches sich nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basislinien erstreckt, Art. 3 lit. b) HNS-Übereinkommen.

Für die anderen Schadensarten kommt eine Erweiterung des räumlichen Anwendungsbereiches auf das Gebiet außerhalb des Hoheitsgebiets einschließlich des Küstenmeeres nur dann in Betracht, wenn die Schäden aufgrund eines Stoffes verursacht wurden, der an Bord eines Schiffes befördert worden ist, das entweder in das Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragen oder die Flagge eines Vertragsstaates zu führen berechtigt ist, Art. 3 lit. c) HNS-Übereinkommen.

Bei Schutzmaßnahmen kann auf diese Differenzierungen verzichtet werden. Das Übereinkommen findet auf sie immer Anwendung, unabhängig davon, wo sie getroffen worden sind, Art. 3 lit. d) HNS-Übereinkommen.

Bei der Festlegung des räumlichen Anwendungsbereichs für das HNS-Übereinkommen war das Interesse der Vertragsstaaten in erster Linie auf saubere Küsten und Hoheitsgewässer gerichtet.[158] Deshalb entschied man sich dafür, primär auf das Hoheitsgebiet der Vertragsstaaten abzustellen. Denn nur so trifft die Haftpflicht auch die Schiffe der Nichtvertragsstaaten, die Hoheitsgewässer von Vertragsstaaten durchqueren. Auf die Frage, ob ein Schiff eines Vertragsstaates betroffen ist, kommt es dagegen nur dann an, wenn der Schaden sich außerhalb des Hoheitsgebietes ereignet hat.

Das Übereinkommen findet schließlich nicht nur auf internationale, sondern auch auf rein nationale Transporte Anwendung. Dies ergibt sich aus dem Umkehr-

---

[155] BGBl. 1994 II, S. 1799 ff.

[156] Eine Seemeile entspricht 1,852 Kilometern.

[157] Art. 5 ff. Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen.

[158] Blaschczok, RIW 1980, 552 (553).

schluss des nach Art. 5 HNS-Übereinkommen möglichen Vorbehaltes, rein innerstaatliche Transporte vom Anwendungsbereich auszunehmen.

II. Haftung des Schiffseigentümers

1. Kanalisierung der Haftung auf den Schiffseigentümer

Ausgehend von dem Gedanken, dass derjenige, der ein unmittelbares wirtschaftliches Interesse an dem Transport gefährlicher Stoffe hat, auch einen wirtschaftlichen Ausgleich schaffen muss,[159] einigte man sich schließlich auf die Kanalisierung der Haftung auf den Schiffseigentümer.

Auch bei den Vorarbeiten zur HNS-Konvention gab es wie bei der CRTD unterschiedliche Denkmodelle zur Frage, wer haften solle.[160] Der HNS-Entwurf, der im Jahre 1984 auf einer diplomatischen Konferenz zur Entscheidung anstand, basierte noch auf einer ergänzenden Haftung des Absenders neben der des Beförderers;[161] dieser Vorschlag konnte sich jedoch nicht durchsetzen.[162]

Man entschied sich schließlich für die Kanalisierung der Haftung auf den Eigentümer. Dafür sprach, dass der Eigentümer es am ehesten in der Hand hat, ein geeignetes Schiff zu stellen, insbesondere aber auch, dass es der Eigentümer ist, der während des Transports die alleinige Herrschaftsgewalt über das gefährliche Gut hat.[163] Zudem ist der Eigentümer für den Geschädigten am leichtesten zu ermitteln.[164] Dies wird insbesondere in Fällen relevant, bei denen Stückgüter mehrerer Absender in einem Transportmittel transportiert werden und das Gefahrgut, welches den Schaden verursacht hat, nicht mehr feststellbar ist.

Nicht zuletzt wurde die Kanalisierung der Haftung auf den Eigentümer auch aus versicherungsrechtlicher Sicht befürwortet, da es die kostengünstigste Lösung ist.[165]

Schadensersatzansprüche gegen den Eigentümer können gem. Art. 7 Abs. 4 HNS-Übereinkommen nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden, so dass eine zusätzliche Haftung nach nationalem Recht ausscheidet. Eine Ausnahme wie in Art. 5 Abs. 6 S. 2 CRTD sieht das HNS-Übereinkommen nicht vor.

[159] Blaschczok, RIW 1980, 552 (553 f.).
[160] Zu den verschiedenen Modellen während der Beratungen im Rechtsausschuss der IMCO: Blaschczok, RIW 1980, 552 (553); zusammenfassend: Bremer, S. 425.
[161] IMO-Dok. LEG/CONF. 6/3 (13.1.1984); Richter-Hannes, RabelsZ 1987, S. 357 (360).
[162] Zu den Gründen Richter-Hannes, RabelsZ 1987, S. 357 (391 f.).
[163] Blaschczok, RIW 1980, 552 (554).
[164] Blaschczok, RIW 1980, 552 (554).
[165] Sieg, RIW 1984, 346 (347).

Gleichzeitig ist die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegen Angestellte und Erfüllungsgehilfen des Beförderers, Lotsen, Charterer, Bergungshelfern etc. nach Art. 7 Abs. 5 HNS-Übereinkommen ausgeschlossen, sofern diese Personen nicht absichtlich oder bewusst leichtfertig[166] gehandelt haben.

Das Prinzip der Haftungskanalisierung auf den Schiffseigentümer wird im Gegensatz zur CRTD[167] auch dann nicht durchbrochen, wenn der Verlader seine Informationspflicht über die Gefährlichkeit und Schädlichkeit der Stoffe verletzt oder Schäden während der Be- oder Entladevorgänge, die auf alleinige Verantwortung eines anderen durchgeführt werden, entstehen. Derartige Regelungen fehlen im HNS-Übereinkommen. Weder der Versender noch eine andere Person haftet anstelle des Schiffseigentümers, denn der Schaden wird von dem zusätzlichen HNS-Fonds gedeckt, falls die Haftung des Schiffseigentümers entfällt.

2. Haftungsprinzip

Wie bei der CRTD sieht auch das HNS-Übereinkommen für Schäden, die durch HNS-Stoffe bei der Beförderung verursacht werden, eine Gefährdungshaftung ohne Verschuldensnachweis vor.[168] Um die Haftung des Schiffseigentümers zu begründen, genügt es somit, dass der Schaden bei der Beförderung auf See eingetreten ist, vorausgesetzt, dass es einen kausalen Zusammenhang zwischen dem Schaden und den gefährlichen und schädlichen Stoffen gibt.[169]

Ziel der verschuldensunabhängigen Haftung ist es, eine sofortige, angemessene und effektive Entschädigung für die Geschädigten zu gewährleisten.[170] Abgemildert wird die strenge Haftung des Eigentümers wiederum durch Haftungsausschlussgründe sowie durch die Haftungsbeschränkung auf bestimmte Höchstsummen.

3. Haftungsgrund

Nach Art. 7 Abs. 1 HS. 1 HNS-Übereinkommen haftet der Eigentümer im Zeitpunkt des Ereignisses für Schäden, die durch gefährliche und schädliche Stoffe bei ihrer Beförderung auf See an Bord des Schiffes verursacht wurden.

---

[166] „Leichtfertig" i.S.d. Übereinkommens muss vertragsautonom ausgelegt werden, entspricht aber wohl im Wesentlichen der „groben Fahrlässigkeit" i.S.d deutschen Rechts.

[167] Zur Haftung anderer Beteiligter siehe unter 2. Teil A III.

[168] Ganten, TranspR 1997, 397 (401); Müller, TranspR 1998, 269 (274).

[169] http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D6505/HNSconventionoverview.pdf, 1st Tier – Liability of the Shipowner (Stand: 08.08.2010).

[170] http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D6505/HNSconventionoverview.pdf, introduction (Stand: 08.08.2010).

a) Eigentümer

Eigentümer i.S.d. Übereinkommens sind nach Art. 1 Abs. 3 S. 1 HNS-Übereinkommen die Person oder Personen, in deren Namen das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, oder - bei fehlender Eintragung - die Person oder Personen, denen das Schiff gehört.

Gehört das Schiff einem Staat und wird von einer Gesellschaft betrieben, die in dem betreffenden Staat als Ausrüster oder Reeder des Schiffes eingetragen ist, so gilt diese Gesellschaft als Eigentümer, Art. 1 Abs. 3 S. 2 HNS-Übereinkommen.

b) Im Zeitpunkt des Ereignisses

Die Definition des „Ereignis“ in Art. 1 Abs. 8 HNS-Übereinkommen entspricht wörtlich der Definition in der CRTD. Der Zeitpunkt des Ereignisses bezeichnet also den Zeitpunkt des schadensverursachenden Unfalls oder der schweren, unmittelbar drohenden Gefahr. Bei einer Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs haftet nach Art. 7 Abs. 1 HS. 2 HNS-Übereinkommen immer derjenige, der Eigentümer im Zeitpunkt des ersten Vorfalls war.

c) Gefährliche und schädliche Stoffe

Nach Art. 1 Abs. 5 HNS-Übereinkommen umfasst der Begriff der gefährlichen und schädlichen Stoffe alle folgenden aufgeführten Stoffe, Güter und Gegenstände, die an Bord eines Schiffes als Ladung befördert werden, einschließlich der Rückstände solcher Stoffe.

Art. 1 Abs. 5 lit. a) i) - vii) HNS-Übereinkommen verweisen auf bestehende Listen Internationaler Übereinkommen und Internationaler Codes.[171] Änderungen der Listen in diesen Übereinkommen und Codes gelten automatisch auch für das HNS-Übereinkommen;[172] es handelt es sich also um eine dynamische Verweisung. Erfasst werden Öle, schädliche flüssige Stoffe, verflüssigte Gase und Schüttladungen mit gefährlichen chemischen Eigenschaften, wobei zwischen „als Massengut“ und „in verpackter Form“ beförderten Gütern und Stoffen unterschieden wird.

[171] Internationales Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe; Internationaler Code von 1983 für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien oder verflüssigter Gase als Massengut; Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen; Code über die sichere Behandlung von Schüttladungen in seiner geänderten Fassung.

[172] Ganten, TranspR 1997, 397 (402).

Kohle und Kohleprodukte sind dagegen - entgegen dem ursprünglichen Entwurf - auf der entscheidenden Diplomatischen Konferenz von 1996 von der Liste der HNS-Stoffe gestrichen worden.[173]

d) Beförderung auf See

Die Beförderung auf See beginnt und endet grundsätzlich, wenn die gefährlichen und schädlichen Stoffe die Reling passieren, Art. 1 Abs. 9 S. 2 HNS-Übereinkommen. Das Laden und Löschen der gefährlichen und schädlichen Stoffe wird nur dann in diesen Zeitraum mit einbezogen, wenn diese Operationen mit Hilfe eines Teils der Schiffsausrüstung durchgeführt werden, Art. 1 Abs. 9 S. 1 HNS-Übereinkommen.

e) Schaden

Der Schadensbegriff des HNS-Übereinkommens erfasst ebenso wie die CRTD Personenschäden, Sachschäden, Umweltschäden und Kosten für Schutzmaßnahmen, Art. 1 Abs. 6 HNS-Übereinkommen. Die Schäden müssen durch die gefährlichen und schädlichen Stoffe - genauer durch die Gefährlichkeit oder Schädlichkeit der Stoffe - verursacht worden sein.

Ursprünglich war man sich uneinig, ob auch Vermögensschaden oder nur reine Personen- und Sachschäden unter den Schadensbegriff fallen sollten.[174] Angesichts der Tatsache, dass die gerade bei Gefahrgutunfällen auf See typischerweise auftretenden Verschmutzungsschäden reine Vermögensschäden sind,[175] entschied man sich letztlich für die Einbeziehung der typischen Vermögensschäden.

Wie die CRTD sieht auch das HNS-Übereinkommen die Vermutung vor, dass wenn es zumutbarerweise nicht möglich ist, die durch gefährliche und schädliche Stoffe verursachten Schäden von Schäden, die durch andere Umstände verursacht wurden, zu trennen, der gesamte Schaden als durch die HNS-Stoffe verursacht gilt, Art. 1 Abs. 6 HNS-Übereinkommen.

4. Haftungsausschluss

Die in Art. 7 Abs. 2 lit. a) - c) und Art. 7 Abs. 3 HNS-Übereinkommen aufgeführten Haftungsausschlusstatbestände wurden nahezu wörtlich dem Ölhaftungsübereinkommen entnommen.[176] Hinzugekommen ist der Ausschlussgrund in Art. 7 Abs. 2 lit. d) HNS-Übereinkommen (Unkenntnis des Eigentümers von der

---

[173] Ganten, TranspR 1997, 397 (402).
[174] Blaschczok, RIW 1980, 552 (553, 556).
[175] Insbesondere Verdienstausfall in der Touristikbranche und beim Fischfang.
[176] Art. III Abs. 2 und 3 Ölhaftungsübereinkommen.

Gefährlichkeit und Schädlichkeit der verladenen Stoffe). Die CRTD enthält eine fast identische Regelung.[177]

a) Höhere Gewalt, Art. 7 Abs. 2 lit. a) HNS-Übereinkommen

Die Haftung des Eigentümers entfällt, wenn er nachweist, dass die Schäden durch Kriegshandlung, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis entstanden sind. Es handelt sich um eine nähere Umschreibung für höhere Gewalt. Mit dieser Formulierung sind insbesondere die Schifffahrt betreffende Naturereignisse (z.B. schwere Unwetter) gedacht, die weder für das Fahrgebiet noch die Jahreszeit vorhersehbar waren, noch bei Aufbietung aller technischen und navigatorischen Möglichkeiten hätten überstanden werden können.[178]

b) Handlung oder Unterlassung eines Dritten in Schädigungsabsicht, Art. 7 Abs. 2 lit. b) HNS-Übereinkommen

Gemäß Art. 7 Abs. 2 lit. b) HNS-Übereinkommen haftet der Eigentümer nicht, wenn er nachweist, dass die Schäden ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurden, die von einem Dritten in Schädigungsabsicht begangen wurde.

Da bereits alle Kriegshandlungen oder kriegsähnlichen Handlungen unter den Ausschlusstatbestand „höhere Gewalt" fallen, hat dieser Haftungsausschluss nur einen sehr engen Anwendungsbereich, z.B. auf Terroranschläge.

c) Verschulden einer für die Navigationshilfen zuständigen Behörde, Art. 7 Abs. 2 lit. c) HNS-Übereinkommen

Nach Art. 7 Abs. 2 lit. c) HNS-Übereinkommen haftet der Eigentümer nicht, wenn die Schäden ausschließlich durch die Fahrlässigkeit oder eine andere rechtswidrige Handlung einer Regierung oder einer anderen für die Unterhaltung von Lichtern oder sonstigen Navigationshilfen verantwortlichen Stelle in Wahrnehmung dieser Aufgabe verursacht wurden.

Dieser Haftungsausschlussgrund ist auf die spezifischen Bedürfnisse der Seeschifffahrt zugeschnitten und trägt dem Umstand Rechnung, dass der Schiffseigentümer keinen Einfluss auf den Zustand von Seeschifffahrtszeichen hat und sich auf die dafür zuständige Behörde verlassen muss. Folgerichtig wird der

[177] Art. 5 Abs. 4 lit. c) CRTD.

[178] So zum vergleichbaren Haftungsausschlusstatbestand im Ölhaftungsübereinkommen von 1969 Herber, RabelsZ 1970, 223 (239); Denkschrift zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und Fondsübereinkommen von 1971 in BT-Drucks. 7/2299, 58 (61).

Schiffseigentümer bereits bei Fahrlässigkeit der zuständigen Behörde von seiner Haftung befreit.

d) Unkenntnis von der Gefährlichkeit und Schädlichkeit der verladenen Stoffe, Art. 7 Abs. 2 lit. d) HNS-Übereinkommen

Der Eigentümer ist ferner von seiner Haftung befreit, wenn der Verlader oder eine andere Person ihn nicht über die Gefährlichkeit und Schädlichkeit der verladenen Stoffe unterrichtet hat, und hierdurch der Schaden ganz oder teilweise verursacht worden ist, oder der Eigentümer aus diesem Grunde die nach dem Übereinkommen notwendige Haftpflichtversicherung nicht abgeschlossen hat, Art. 7 Abs. 2 lit. d) HNS-Übereinkommen. Voraussetzung ist allerdings, dass weder der Eigentümer noch dessen Hilfspersonen Kenntnis von der Gefährlichkeit und Schädlichkeit der verladenen Stoffe hatten oder vernünftigerweise hätten haben müssen.

Da allein der Verlader Kenntnis über die tatsächliche Gefährlichkeit der verladenen Güter hat und es somit allein in seiner Hand liegt, ob die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden, ist es konsequent, dass dieser Ausschlusstatbestand eine Ausnahme zu dem Prinzip der Haftungskanalisierung auf den Schiffseigentümer schafft. Im Gegensatz zur CRTD haftet in diesem Fall allerdings beim HNS-Übereinkommen nicht der Absender oder Verlader anstelle des Eigentümers, sondern es greift der von den Empfängern der HNS-Stoffe gespeiste Haftungsfonds ein.

e) Handlung oder Unterlassung des Geschädigten, Art. 7 Abs. 3

HNS-Übereinkommen

Weist der Eigentümer nach, dass die Schäden ganz oder teilweise entweder auf eine in Schädigungsabsicht begangene Handlung oder Unterlassung der geschädigten Person oder auf deren Fahrlässigkeit zurückzuführen sind, wird er von seiner Haftung gegenüber dieser Person ganz oder teilweise befreit, Art. 7 Abs. 3 HNS-Übereinkommen.

Diese Regelung stellt klar, dass jede Art von Mitverschulden zu einem Ausschluss oder einer Verminderung der Ersatzpflicht führen kann. Die Gewichtung des Mitverschuldens im Einzelfall ist wieder eine Frage, die nach dem anzuwendenden nationalen Recht entschieden werden muss.[179]

[179] Siehe dazu die Ausführungen zum vergleichbaren Haftungsausschlusstatbestand in Art. 5 Abs. 5 CRTD unter 2. Teil A II 4 d).

5. Haftungsumfang

Das HNS-Übereinkommen erstreckt sich auf Verschmutzungsschäden und Kosten von Schutzmaßnahmen, ebenso wie auf Personen- und Sachschäden, Art. 1 Abs. 6 HNS-Übereinkommen. Denn der Transport von HNS-Stoffen birgt neben der Verschmutzungsgefahr weitere Gefahren (z.B. Feuer und Explosion), welche derartige Schäden verursachen können. Allerdings ist die Gefährdung Dritter auf See wesentlich geringer als bei Landtransporten, da im Wesentlichen nur die Hafenstädte gefährdet sind, und große Drittschäden daher eher unwahrscheinlich sind.[180]

Erfasst werden immer nur Schäden, welche kausal auf die Gefährlichkeit oder Schädlichkeit der Stoffe zurückzuführen sind. Der Haftungsumfang erschließt sich wie schon bei der CRTD aus den in Art. 1 HNS-Übereinkommen enthaltenen Definitionen der Begriffe „Schaden", „Schutzmaßnahmen" und „Ereignis".

a) Personenschäden

Ersetzt werden die durch Tod oder Körperverletzung erlittenen Personenschäden, die an Bord oder außerhalb des die gefährlichen und schädlichen Stoffe befördernden Schiffes durch diese Stoffe verursacht werden. Davon ausgenommen sind allerdings vertragliche Ansprüche nach Art. 4 Abs. 1 und 2 HNS-Übereinkommen, so dass letztlich nur Personenschäden unbeteiligter Dritter ersetzt werden.

Einzelheiten wie Art, Berechnung und Höhe des Schadensersatzes sowie die Frage, welche Schadensposten ersetzt werden, lässt das HNS-Übereinkommen offen. Hinsichtlich dieser Fragen muss also auf nationales Recht zurückgegriffen werden, das nach den Regeln des internationalen Privatrechts zu ermitteln ist.

Eine besondere Schwierigkeit ergibt sich - wie bereits bei der CRTD erörtert - aus dem Fehlen einer Schmerzensgeldregelung im Übereinkommen selbst.[181]

Durch unterschiedliche Auslegung des Schadensbegriffs nach nationalem Recht ergeben sich zwangsläufig Divergenzen. Diese hat man bereits bei den Überlegungen zum Ölhaftungsübereinkommen erkannt, aber für hinnehmbar befunden, da eine Einigung sonst nicht möglich gewesen wäre.[182]

b) Sachschäden

Erstattungsfähig sind ferner Verluste oder Beschädigungen von Sachen, die außerhalb des die gefährlichen und schädlichen Stoffe befördernden Schiffes verursacht werden. Bis auf die Klarstellung in Art. 1 Abs. 6 lit. c) und d), dass Umwelt-

---

180 Herber, TranspR 1987, 253 (261 f.).

181 Siehe 2. Teil A II 5 a).

182 Herber, RabelsZ 1970, 223 (236).

schäden und Kosten von Schutzmaßnahmen ersetzt werden müssen, ist die Frage, ob neben einfachen Sachschäden auch reine Vermögensschäden ersetzt werden, vom Übereinkommen offen gelassen. Dies muss wiederum nach dem nationalen anwendbaren Recht entschieden werden, ebenso wie die Art, Berechnung und Höhe des Schadensersatzes.

c) Umweltschäden

Ersatzfähig sind überdies Umweltverschmutzungsschäden. Allerdings wird der Schadensersatz, wie beim Ölhaftungsübereinkommen und auch der CRTD, auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt.[183] Von dieser Einschränkung ausgenommen ist der aufgrund der Umweltbeeinträchtigung entgangene Gewinn.

d) Kosten von Schutzmaßnahmen

Kosten von Schutzmaßnahmen und weitere durch Schutzmaßnahmen verursachte Verluste oder Schäden werden ebenfalls ersetzt. Schutzmaßnahmen werden wie in der CRTD als angemessene Maßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung des Schadens nach Eintreten eines Ereignisses definiert, Art. 1 Abs. 7 HNS-Übereinkommen.

Aus der in Art. 1 Abs. 8 HNS-Übereinkommen enthaltenen Definition eines Ereignisses geht hervor, dass die unmittelbar drohende Gefahr einer Schadensverursachung einem schadensverursachenden Vorfall gleichgestellt ist. Es muss somit nicht erst der Eintritt eines Schadens abgewartet werden, damit die Schadensverhütungsmaßnahmen ersetzt werden.

6. Haftungsbeschränkung durch Höchstsummen

Nach Art. 9 Abs. 1 HNS-Übereinkommen ist der Schiffseigentümer berechtigt, seine Haftung auf bestimmte Haftungshöchstsummen zu beschränken. Pro Schadensereignis ist nach Art. 9 Abs. 1 lit. a) HNS-Übereinkommen eine Mindesthaftung von 10 Millionen Rechnungseinheiten (SZR)[184] für Schiffe bis zu 2.000 Raumgehaltseinheiten (BRZ)[185] vorgesehen. Für größere Schiffe zwischen 2.001

---

[183] Siehe 2. Teil A II 5 c).

[184] Rechnungseinheit ist nach Art. 1 Abs. 12 HNS-Übereinkommen das Sonderziehungsrecht (SZR) des Internationalen Währungsfonds. Die Beträge werden gem. Art. 9 Abs. 9 lit. a) HNS-Übereinkommen in die Landeswährung entsprechend dem Wert dieser Währung gegenüber dem Sonderziehungsrecht umgerechnet. Einzelheiten zur Be- und Umrechnung enthält Art. 9 Abs. 9 lit. a), b) und c) HNS-Übereinkommen.

[185] Nach Art. 9 Abs. 10 HNS-Übereinkommen bestimmt sich der Raumgehalt des Schiffes nach der Bruttoraumzahl (BRZ), die nach den in Anlage I des Internationalen Schiffsvermessungs-

und 50.000 BRZ erhöht sich dieser Betrag um je 1.500 SZR je zusätzliche BRZ und für noch größere Schiffe um je 360 SZR pro BRZ bis zu einem Maximalhaftungsbetrag von 100 Millionen SZR, der von einem Seeschiff mit 100.004 BRZ erreicht wird, Art. 9 Abs. 1 lit. b) HNS-Übereinkommen.

Im HNS-Übereinkommen gelten, ebenso wie im Ölhaftungsübereinkommen[186], die Haftungshöchstsummen pro Schadensereignis und richten sich nach der Größe des Schiffes. In der Tradition früherer Haftungsbeschränkungssysteme[187] ging man davon aus, dass ein größeres Schiff im Schiffsverkehr auch ein größeres Betriebsrisiko darstellt als ein kleineres Schiff.[188] Allerdings sagt die Größe eines Schiffes nichts über dessen tatsächliche Auslastung aus. Überdies trifft die Annahme, das Betriebsrisiko steige mit der Größe des Schiffes, bei Gefahrguttransporten nur bedingt zu, da Gefahrgutschäden in erster Linie nicht von der Menge, sondern vielmehr von der besonderen Gefährlichkeit und Schädlichkeit der auch in kleineren Mengen beförderten Stoffe und deren Verpackung abhängen.[189]

Andererseits ist es nur sehr schwer möglich, die Gefährlichkeit und Schädlichkeit der einzelnen Stoffe nach Gefahrenklassen einzuschätzen und den daraus resultierenden möglichen Schadensumfang zu berechnen, insbesondere dann, wenn verschiedene Stoffe zusammen transportiert werden. Um diesen Schwierigkeiten aus dem Weg zu gehen, einigte man sich, der Einfachheit halber auf die Größe der Schiffe abzustellen.

Bei der Bestimmung der Haftungshöchstsummen wird überdies nicht, wie in der CRTD, zwischen Personenschäden und den anderen Schadensarten differenziert. Das mag zum einen daran liegen, dass sich die Autoren des HNS-Übereinkommens primär am Ölhaftungsübereinkommen orientiert haben, welches keine Differenzierung vorsieht. Denkbar ist aber auch, dass man eine Differenzierung als überflüssig angesehen hat, da auf hoher See Personenschäden eher selten vorkommen und deshalb sich die Höchstsummen vor allem an den zu erwartenden höheren Verschmutzungsschäden orientieren.

Ansprüche wegen Personenschäden werden dennoch gegenüber anderen Ansprüchen privilegiert, denn nach Art. 11 HNS-Übereinkommen haben sie bis zur Höhe von zwei Dritteln des Haftungshöchstbetrages Vorrang vor allen anderen Ansprüchen.

Anders als die CRTD legten die Verfasser des HNS-Übereinkommens nach dem Vorbild des Ölhaftungsübereinkommens eine Haftungsobergrenze in Höhe von 100 Millionen Rechnungseinheiten fest, was umgerechnet zurzeit einem Wert

Übereinkommen von 1969 enthaltenen Bestimmungen über die Vermessung des Raumgehalts errechnet wird.

[186] Art. V Abs. 1 Ölhaftungsübereinkommen.

[187] Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung von Seeforderungen und Ölhaftungsübereinkommen von 1969.

[188] Vgl. Ausführungen von Herber zum Ölhaftungsübereinkommen in RabelsZ 1970, 223 (242).

[189] Siehe die Ausführungen zur CRTD im 2. Teil A II 6 a).

von 107 Millionen Euro entspricht.[190] Die Festlegung eines Maximalhaftungsbetrags war sowohl für die Vorauskalkulierbarkeit und Versicherbarkeit des Betriebsrisikos als auch für die angemessene Entschädigung der Opfer erforderlich.[191]

Voraussetzung für die Beschränkung der Haftung ist nach Art. 9 Abs. 3 HNS-Übereinkommen die Errichtung eines Haftungsfonds[192] durch den Eigentümer in Höhe des nach Abs. 1 errechneten Gesamtbetrages bei dem Gericht oder einer sonstigen zuständigen Stelle des Vertragsstaates, in dem nach Art. 38 HNS-Übereinkommen Klage erhoben wird oder werden kann. Eine Wahlmöglichkeit, wie sie die CRTD vorsieht, existiert also nicht. Bis zur Errichtung des Haftungsfonds haftet der Schiffseigentümer daher summenmäßig unbeschränkt mit seinem gesamten Vermögen.

Der Fonds kann entweder durch Hinterlegung des geforderten Betrags oder durch Vorlage einer Bankbürgschaft oder einer anderen zulässigen Garantie errichtet werden, Art. 9 Abs. 3 HNS-Übereinkommen.

Hat der Eigentümer einen Haftungsfonds errichtet, so kann nach Art. 10 Abs. 1 HNS-Übereinkommen nicht mehr auf anderes Vermögen des Eigentümers zurückgegriffen werden und beschlagnahmte Vermögenswerte bzw. die gestellte Kaution oder Sicherheit müssen freigegeben werden. Dies setzt allerdings nach Art. 10 Abs. 2 HNS-Übereinkommen voraus, dass der Kläger Zugang zu dem Gericht hat, das den Fonds verwaltet und dieser tatsächlich zur Befriedigung seines Anspruchs verwendet werden kann.

Für den Fall, dass der vom Eigentümer in den Haftungsfonds eingezahlte Betrag zur vollständigen Befriedigung aller angemeldeten Ansprüche nicht ausreicht, wird der Fonds, unter Berücksichtigung der nach Art. 11 HNS-Übereinkommen privilegierten Ansprüche, unter die Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer nachgewiesenen Forderungen verteilt, Art. 9 Abs. 4 HNS-Übereinkommen.

Ausnahmsweise haftet der Eigentümer gemäß Art. 9 Abs. 2 HNS-Übereinkommen unbeschränkt, wenn nachgewiesen wird, dass die Schäden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihm selbst in der Absicht oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten werden. Eine Ausdehnung dieser Bestimmung auf ein Gehilfenverschulden sieht das HNS-Übereinkommen im Gegensatz zur CRTD nicht vor.

[190] 1 Sonderziehungsrecht entspricht z.Z. ca. 1,07 € (Stand: 08.08.2010). Der aktuelle Stand kann unter http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx nachgeschlagen werden.

[191] Vgl. Müller, TranspR 1998, 269 (276).

[192] Nicht zu verwechseln mit dem HNS-Fonds i.S.d. Art. 13 HNS-Übereinkommen. Zu diesem siehe unter 2. Teil B III.

7. Versicherungspflicht

a) Art und Umfang der Pflichtversicherung

Das HNS-Übereinkommen sieht in Art. 12 eine Pflichtversicherung des Schiffseigentümers in Höhe seiner Höchsthaftung vor. Die Mindesteinlagen der abzuschließenden Pflichtversicherung sind also mit den Haftungshöchstsummen nach Art. 9 HNS-Übereinkommen identisch.

Im Gegensatz zum Ölhaftungsübereinkommen tritt die Versicherungspflicht aber nicht erst ab einer bestimmten Größe des Schiffes ein,[193] sondern jeder Schiffseigentümer, dessen Schiff tatsächlich gefährliche und schädliche Stoffe befördert, ist zur Aufrechterhaltung einer Versicherung verpflichtet.

Das HNS-Übereinkommen lässt neben der Versicherung auch eine andere finanzielle Sicherheit genügen und nennt als Beispiel die Bankbürgschaft oder die Bürgschaft eines ähnlichen Finanzinstituts, Art. 12 Abs. 1 HNS-Übereinkommen.

Bei der finanziellen Sicherheit muss es sich stets um eine Forderung gegen einen Dritten handeln, da eigenes Vermögen des Versicherungspflichtigen nicht genügt.[194] Die aus der Sicherheit verfügbaren Beträge sind nach Art. 12 Abs. 9 HNS-Übereinkommen ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen aufgrund des HNS-Übereinkommens zu verwenden.

b) Ausnahmen von der Versicherungspflicht

Ausnahmen von der Versicherungspflicht, wie sie die CRTD für Militärtransporte und Staatsbahnen vorsieht,[195] kennt das HNS-Übereinkommen nicht. Allerdings ist eine so genannte Selbstversicherung bei Staatsschiffen nach Art. 12 Abs. 12 HNS-Übereinkommen zulässig, vorausgesetzt, dass das HNS-Übereinkommen auf diese Anwendung findet.[196] In diesem Fall genügt ausnahmsweise eigenes Vermögen des Versicherungspflichtigen.

c) Nachweis einer ausreichenden Deckung

Um eine ausreichende Haftungsdeckung nachweisen zu können, muss die von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates ausgestellte Pflichtversicherungsbescheinigung an Bord des Schiffes mitgeführt werden, während eine Durchschrift bei der ausstellenden Behörde hinterlegt wird, Art. 12 Abs. 4 HNS-

[193] Nur Schiffseigentümer, deren Schiffe mehr als 2.000 Tonnen Öl befördern, sind zur Aufrechterhaltung einer Versicherung verpflichtet, Art. VII Abs. 1 Ölhaftungsübereinkommen.

[194] Vgl. Ausführungen von Herber zum Ölhaftungsübereinkommen in RabelsZ 1970, 223 (245).

[195] Art. 16 CRTD.

[196] Siehe 2. Teil B I 1.

Übereinkommen. Die nach Art. 12 Abs. 2 HNS-Übereinkommen zuständige Behörde, die das Vorliegen der Versicherungsvoraussetzungen zu prüfen hat, steht bei dieser Aufgabe vor der praktischen Schwierigkeit, die Bonität ausländischer Versicherer oder Bürgen beurteilen zu müssen. Dieses Problem wurde bereits bei der Erarbeitung des Ölhaftungsübereinkommens erkannt, zumal im Übereinkommen selbst keine ausreichend wirksamen Sanktionen für nicht versicherte Schiffe vorgesehen sind.[197] Jedoch kann jeder Vertragsstaat nach seinem Recht geeignete Maßnahmen ergreifen sowie Sanktionen verhängen, und ist sogar nach Art. 6 HNS-Übereinkommen dazu angehalten, um so für die Einhaltung aller Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen zu sorgen.

Die Form der Pflichtversicherungsbescheinigung und die Informationen, die sie zu enthalten hat, sind in Art. 12 Abs. 2 und Abs. 3 HNS-Übereinkommen detailliert geregelt.

Die im Namen eines Vertragsstaates ausgestellten oder bestätigten Pflichtversicherungsbescheinigungen werden nach Art. 12 Abs. 7 HNS-Übereinkommen von den anderen Vertragsstaaten anerkannt.

d) Direktanspruch gegen den Versicherer oder Bürgen

Das HNS-Übereinkommen gewährt dem Geschädigten in Art. 12 Abs. 8 einen Direktanspruch gegen den Versicherer oder gegen den Bürgen, ebenso wie das Ölhaftungsübereinkommen und die CRTD. Der Versicherer oder Bürge kann sich allerdings auf die in Art. 9 Abs. 1 HNS-Übereinkommen vorgesehene Haftungsbeschränkung berufen, auch dann, wenn der Eigentümer dazu selbst nicht berechtigt ist (vgl. Art. 9 Abs. 2 HNS-Übereinkommen). Zudem kann er dieselben Einreden wie der Beförderer – mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation des Eigentümers – geltend machen, sowie die Einrede, dass die Schäden durch das vorsätzliche Verschulden des Schiffseigentümers selbst verursacht wurden. Macht der Versicherer oder Bürge die Einrede des vorsätzlichen Verschuldens des Schiffseigentümers geltend, bleibt dem Geschädigten nur die Möglichkeit, gegen den Eigentümer vorzugehen. Das Insolvenzrisiko des Eigentümers geht damit zu Lasten des Geschädigten. In der CRTD hat man deshalb auf diese Einrede verzichtet.[198]

Die Haftpflicht des Schiffseigentümers wird in der Regel durch die „Protection and Indemnity Associations“[199] (P&I-Clubs), einem freiwilligen Zusammenschluss der Reeder zur Deckung von Haftungsrisiken auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, gedeckt,[200] die in ihren Bedingungen nach der Regel „pay to be paid“

---

[197] Vgl. Ausführungen von Herber zum Ölhaftungsübereinkommen in RabelsZ 1970, 223 (243).
[198] Siehe 2. Teil A II 7 d).
[199] „Protection and Indemnity“ bedeutet Schutz und Schadloshaltung.
[200] Franck, TranspR 1997, 215 (219 f.).

keinen direkten Anspruch der Geschädigten vorsehen.[201] Jedoch haben die P & I-Clubs für das HNS-Übereinkommen, wie schon 1969 für das Ölhaftungsübereinkommen, eingewilligt, dass auch ihnen gegenüber ein Direktanspruch des Geschädigten besteht.[202]

8. Rückgriffsrecht des Schiffseigentümers

Nach Art. 7 Abs. 6 HNS-Übereinkommen behält der Schiffseigentümer das Recht gegen Dritte, insbesondere gegen den Verlader oder Empfänger des Stoffes, der die Schäden verursacht hat, oder gegen die in Art. 7 Abs. 5 genannten Hilfspersonen im Innenverhältnis Rückgriff zu nehmen.

Die Ansprüche des Eigentümers richten sich vorrangig nach den Transportrechtskonventionen, soweit anwendbar, und ergänzend nach dem anzuwendenden innerstaatlichen Recht.

9. Sonderfall der Haftung zweier oder mehrerer Eigentümer, deren Schiffe HNS-Stoffe befördern

Sind Schäden durch ein Ereignis entstanden, an dem zwei oder mehr Schiffe beteiligt sind, von denen jedes HNS-Stoffe befördert, haftet nach Art. 8 Abs. 1 HNS-Übereinkommen jeder Eigentümer für die Schäden, sofern er nicht einen Haftungsausschussgrund geltend machen kann (Gesamtschuld). Der Geschädigte hat also die Möglichkeit, sich auszusuchen, gegen welchen Eigentümer er vorgehen möchte. Lassen sich Schäden nicht hinreichend sicher trennen, haften die beteiligten Eigentümer für diese Schäden ebenfalls gesamtschuldnerisch.

Dabei ist jeder Eigentümer berechtigt, seine Haftung auf die nach Art. 9 HNS-Übereinkommen auf ihn anwendbaren Haftungshöchstbeträge zu beschränken, sowie im Innenverhältnis gegen einen anderen Eigentümer nach dem anzuwendenden innerstaatlichen Recht Rückgriff zu nehmen, Art. 8 Abs. 2 und 3 HNS-Übereinkommen.

III. Entschädigung durch den HNS-Fonds

Bereits in der Präambel ist festgelegt, dass die wirtschaftlichen Folgen von Schäden, die bei der Beförderung von HNS-Stoffen auf See verursacht werden, zwischen der Schifffahrt und dem beteiligten Ladungsinteresse geteilt werden sollen.

Das HNS-Übereinkommen setzt diese Maßgabe durch das zweistufige Haftungs- und Entschädigungssystem um. Auf der ersten Stufe greift die oben be-

[201] Müller, TranspR 1998, 269 (278); Zu den P&I-Clubs, Kebschull, Grundsätze der Protection- und Indemnity-Versicherung, Hamburg 1967.
[202] Müller, TranspR 1998, 269 (278).

schriebene Haftung des Schiffseigentümers ein. Reicht diese Haftung nicht aus oder ist sie nicht anwendbar, dann zahlt auf der zweiten Stufe der HNS-Fonds eine zusätzliche Entschädigung, Art. 13 Abs. 1 lit. a) HNS-Übereinkommen. Dieser wird durch die Beiträge der Empfänger der beitragspflichtigen Ladung gespeist.

Der HNS-Fonds dient einerseits dazu, die Entschädigungssumme für die Opfer zu erhöhen, während er andererseits den Schiffseigentümern einen Ausgleich für die strikte Gefährdungshaftung gewähren soll.

Vorbild für den HNS-Fonds war das Fondsübereinkommen von 1971 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (IOPC-Fund)[203], weshalb es auch nicht verwundert, dass die Struktur des HNS-Fonds sehr eng dem bewährten Muster des IOPC-Fund folgt.[204]

1. Voraussetzung für eine Entschädigungszahlung

Der HNS-Fonds greift nach Art. 14 Abs. 1 HNS-Übereinkommen grundsätzlich in drei Fällen ein:

Der erste Fall ist, dass der Schiffseigentümer ausnahmsweise nach den Vorschriften des HNS-Übereinkommens nicht haftet. Dieser Fall kann z.B. eintreten, wenn der Schiffseigentümer nichts von der Gefährlichkeit und Schädlichkeit der verladenen Güter wusste oder ein anderer Haftungsausschlussgrund eingreift. Allerdings ist der Fonds bei Eingreifen bestimmter Haftungsausschlusstatbestände ebenfalls von seiner Zahlungsverpflichtung befreit.[205]

Im zweiten Fall muss der Schiffseigentümer eigentlich voll haften, jedoch ist er finanziell nicht in der Lage, seinen Verpflichtungen vollständig nachzukommen und darüber hinaus reicht seine finanzielle Sicherheit (Versicherung oder Bankbürgschaft) nicht aus, um die Entschädigungsansprüche zu befriedigen. Allerdings gelten nach Art. 14 Abs. 1 lit. b) HNS-Übereinkommen der Schiffseigentümer erst dann als „finanziell nicht in der Lage" und eine finanzielle Sicherheit als „nicht ausreichend", wenn es dem Geschädigten nicht möglich war, den ihm zustehenden vollen Entschädigungsbetrag zu bekommen, nachdem er alle zumutbaren Maßnahmen im Hinblick auf die ihm zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfe getroffen hat. Was allerdings genau unter „zumutbaren Maßnahmen" zu verstehen ist, wird offen gelassen.

Im dritten Fall zahlt der HNS-Fonds, weil der Schaden die Haftungsbeschränkung des Schiffseigentümers nach Art. 9 HNS-Übereinkommen übersteigt.

Voraussetzung für eine Entschädigungszahlung des HNS-Fonds ist grundsätzlich die Errichtung eines Haftungsfonds nach Art. 9 Abs. 3 HNS-

[203] International Oil Pollution Compensation - Fund.
[204] Ganten, TranspR 1997, 397 (402).
[205] Dazu unter „Befreiung von der Zahlungsverpflichtung" 2. Teil B III 2.

Übereinkommen. Jedoch kann die Versammlung[206] des HNS-Fonds beschließen, in Ausnahmefällen darauf zu verzichten, Art. 14 Abs. 7 HNS-Übereinkommen.

2. Befreiung von der Zahlungsverpflichtung

Der HNS-Fonds ist nach Art. 14 Abs. 3 lit. a) HNS-Übereinkommen von seiner Zahlungsverpflichtung befreit, wenn bewiesen ist, dass der Schaden die Folge von Kriegshandlungen, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg oder Aufstand war oder durch HNS-Stoffe verursacht wurde, die aus einem Kriegsschiff oder einem anderen Schiff entwichen sind oder eingeleitet wurden, das einem Staat gehört oder von diesem eingesetzt ist und zum Zeitpunkt des Ereignisses im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt wurde.

Kann der Antragsteller nicht beweisen, dass der Schaden mit hinreichender Wahrscheinlichkeit die Folge eines Ereignisses ist, in das ein oder mehrere Schiffe verwickelt waren, muss der HNS-Fonds ebenfalls nicht zahlen, Art. 14 Abs. 3 lit. b) HNS-Übereinkommen.

Eine weitere Befreiung von der Zahlungsverpflichtung ist in Art. 14 Abs. 4 HNS-Übereinkommen geregelt. Hat die geschädigte Person den Schaden ganz oder teilweise mitverschuldet, und kann der HNS-Fonds dies beweisen, ist er von der Entschädigungsverpflichtung gegenüber dieser Person ganz oder teilweise befreit, wobei der Umfang der Befreiung der für den Schiffseigentümer nach Art. 7 Abs. 3 HNS-Übereinkommen entsprechen muss. Von der Entschädigungsverpflichtung für Schutzmaßnahmen ist der HNS-Fonds jedoch in keinem Fall entbunden, Art. 14 Abs. 4 S. 3 HNS-Übereinkommen.

3. Höchstsumme der Entschädigung

Die Gesamtsumme der vom HNS-Fonds für ein einzelnes Ereignis zu zahlenden Entschädigung darf 250 Millionen Rechnungseinheiten[207] nicht überschreiten, Art. 14 Abs. 5 lit. a) HNS-Übereinkommen. Die Gesamtsumme schließt dabei den vom Schiffseigentümer oder Versicherer tatsächlich gezahlten Betrag ein.

Überschreitet der Betrag der festgestellten Ansprüche gegen den HNS-Fonds die zu zahlende Höchstsumme, so wird der zur Verfügung stehende Betrag im Verhältnis der Höhe der nachgewiesenen Forderungen aufgeteilt, wobei Ansprüche wegen Personenschäden bis zur Höhe von zwei Dritteln der Höchstsumme

[206] Dazu siehe 2. Teil B III 4.

[207] Rechnungseinheit ist wiederum das Sonderziehungsrecht (SZR) des Internationalen Währungsfonds, Art. 1 Abs. 12 HNS-Übereinkommen. Die Beträge werden gem. Art. 14 Abs. 5 lit. d) HNS-Übereinkommen in die Landeswährung entsprechend dem Wert dieser Währung gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Beschlusses der Versammlung des HNS-Fonds über den ersten Zeitpunkt einer Entschädigungszahlung umgerechnet.

Vorrang vor allen anderen Ansprüchen haben, Art. 14 Abs. 6 HNS-Übereinkommen.

4. Finanzierung und Verwaltung des HNS-Fonds

Der HNS-Fonds wird durch Beiträge der Empfänger[208] der beitragspflichtigen Ladung[209] gespeist, Art. 18 und 19 HNS-Übereinkommen. Es werden Anfangsbeiträge - eine Art einmalige Aufnahmegebühr - sowie die erforderlichen Jahresbeiträge erhoben, deren Höhe sich nach dem Finanzbedarf des Fonds richtet, Art. 16 Abs. 3, Art. 17, Art. 20 HNS-Übereinkommen.

Die Jahresbeiträge werden in vier verschiedene Konten (das Allgemeinen Konto, das Ölkonto, das LNG-Konto [210] und das LPG-Konto [211]) eingezahlt, Art. 16 Abs. 1 und Abs. 2 HNS-Übereinkommen. Je nach Art und Gefährdungsgrad der Güter sieht der HNS-Fonds Mindestmengen vor, die ein Empfänger pro Jahr erhalten haben muss, um beitragspflichtig zu werden. Nach Art. 18 und 19 HNS-Übereinkommen liegen die Mindestmengen für Ölprodukte bei mehr als 150.000 Tonnen pro Jahr, für die übrigen HNS-Stoffe bei mehr als 20.000 Tonnen pro Jahr.

Fällige rückständige Beträge werden nach Art. 22 Abs. 1 HNS-Übereinkommen mit einem vom HNS-Fonds zu bestimmenden Zinssatz verzinst. Darüber hinaus ist der Direktor des HNS-Fonds nach Art. 22 Abs. 2 HNS-Übereinkommen befugt, alle geeigneten Maßnahmen, einschließlich eines Gerichtsverfahrens, gegen den säumigen Beitragspflichtigen zu treffen, um den fälligen Betrag einzutreiben. Bei offensichtlicher Zahlungsunfähigkeit des säumigen Beitragspflichtigen und ähnlichen Umständen, kann die Versammlung beschließen, auf Maßnahmen gegen den Beitragspflichtigen zu verzichten.

Der HNS-Fonds hat eine Versammlung, die sich aus allen Vertragsstaaten zusammensetzt und einmal im Jahr tagt, sowie ein von einem Direktor geleitetes Sekretariat, Art. 24, 25 und 27 Abs. 1 HNS-Übereinkommen.

---

[208] Empfänger ist nach Art. 1 Abs. 4 lit. a) HNS-Übereinkommen i.d.R. die Person, welche die beitragspflichtige Ladung, die in den Häfen und an den Umschlagplätzen eines Vertragsstaates gelöscht wird, tatsächlich entgegen nimmt.

[209] Beitragspflichtige Ladung bedeutet nach Art. 1 Abs. 10 HNS-Übereinkommen die HNS-Stoffe, die zu einem im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates gelegenen Hafen oder Umschlagplatz als Ladung auf dem Seeweg befördert und in diesem Staat gelöscht werden. Transitladungen werden nur im Hinblick auf ihre Entgegennahmen am Bestimmungsort als beitragspflichtige Ladung angesehen.

[210] „LNG“ steht für „liquefied natural gases“, also verflüssigte Naturgase aus leichten Kohlenwasserstoffgemischen mit Methan als Hauptbestandteil.

[211] „LPG“ steht für „liquefied petroleum gases“, also verflüssigte Petrogase aus leichten Kohlenwasserstoffgemischen mit Propan und Butan als Hauptbestandteile.

IV. Aktivlegitimation

Die Aktivlegitimation ergibt sich ebenso wie in der CRTD und dem Ölhaftungsübereinkommen aus dem Kreis der möglichen Geschädigten, die aus den in Art. 1 Abs. 6 HNS-Übereinkommen aufgeführten Schadensarten abzuleiten sind.

Aktivlegitimiert sind demnach die Eigentümer beschädigter Sachen, die Verletzten, die Erben des Toten sowie die Personen, die angemessene Wiederherstellungsmaßnahmen oder Schutzmaßnahmen tatsächlich ergriffen haben. Bei Personenschäden und meist auch bei Sachschäden sind ausschließlich natürliche Personen klagebefugt, wohingegen bei Umweltverschmutzungsschäden und Kosten für Schutzmaßnahmen in der Regel juristische Personen und Staaten Ansprüche geltend machen können.

Wem im Einzelfall die Anspruchsberechtigung zukommt, bestimmt sich nach den Bestimmungen des anzuwendenden nationalen Rechts.

V. Ausschlussfrist

Nach Art. 37 HNS-Übereinkommen erlöschen Ansprüche gegen den Schiffseigentümer und den Fonds drei Jahre nach dem Zeitpunkt, an dem der Geschädigte von dem Schaden und der Identität des Schiffseigentümers Kenntnis hatte oder hätte haben müssen. Die Höchstfrist beträgt zehn Jahre beginnend mit dem schadensverursachenden Ereignis.

VI. Zukunft des HNS-Übereinkommens

Damit das HNS-Übereinkommen endgültig in Kraft treten kann, bedarf es der Ratifikation durch zwei weitere Staaten, beide mit mehr als zwei Millionen Raumgehaltseinheiten.

Im November 2002 hatte der Rat der Europäischen Gemeinschaft bereits eine Entscheidung[212] erlassen, welche die Mitgliedstaaten[213] ermächtigt, das HNS-Übereinkommen im Interesse der Gemeinschaft zu ratifizieren oder diesem beizutreten. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union werden in Art. 3 Abs. 1 der Entscheidung aufgefordert, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Urkunden über die Ratifizierung des HNS-Übereinkommens oder den Beitritt zum HNS-Übereinkommen innerhalb eines angemessenen Zeitraums und möglichst vor dem 30. Juni 2006 beim Generalsekretär der IMO zu hinterlegen. Dar-

---

[212] ABl. EG, Nr. L 337 vom 13.12.2002, S. 55 ff.

[213] Nach Art. 1 Abs. 1 der Entscheidung bezeichnet der Ausdruck „Mitgliedstaat" im Sinne dieser Entscheidung alle Mitgliedstaaten mit Ausnahme Dänemarks, ABl. EG, Nr. L 337 vom 13.12.2002, S. 56.

über hinaus sollen die EU-Mitgliedstaaten nach Art. 5 der Entscheidung so bald wie möglich darauf hinwirken, dass das HNS-Übereinkommen dahingehend geändert wird, dass der Beitritt der Gemeinschaft als Vertragspartei zu diesem Übereinkommen möglich ist.

Der Aufforderung zur Ratifikation oder zum Beitritt sind bisher nur Litauen, Slowenien und Zypern nachgekommen. Die Wahrscheinlichkeit, dass noch weitere EU-Mitgliedstaaten beitreten, ist durchaus gegeben, zumal einige EU-Mitgliedstaaten das Übereinkommen bereits 1996 gezeichnet haben.[214]

Bis zum Inkrafttreten des Übereinkommens bestimmt sich die Haftung und Entschädigung für Schäden aus Gefahrgutunfällen auf See allerdings noch immer nach dem jeweils anzuwendenden nationalen Recht mit der Maßgabe, dass, soweit anwendbar, die Haftung der Höhe nach durch das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 beschränkt wird.[215]

C. Die Haftung nach dem Entwurf für ein Europäisches Übereinkommen von 2001 über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI)

Der „Entwurf für ein Europäisches Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen“ (CRDNI)[216] wurde im April 2001 von der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR) und dem Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) erarbeitet und dann der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) sowie der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) zugeleitet.[217] Der Konventionsentwurf orientiert sich stark an dem Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD) sowie an dem HNS-Übereinkommen von 1996, allerdings mit dem entscheidenden Unterschied, dass ein zusätzlicher Entschädigungsfonds wie beim HNS-Übereinkommen nicht vorgesehen ist. In vielen

---

[214] Dänemark, Deutschland, Finnland, Niederlande, Schweden und das Vereinigte Königreich, siehe 2. Teil B.

[215] Dazu ausführlich unter 3. Teil.

[216] Die Abkürzung CRDNI wird aus dem französischen Titel abgeleitet „Convention européenne relative à la responsabilité en cas de dommages survenant lors du transport de marchandises nocives et dangereuses sur les voies de navigation intérieure“.

[217] http://www.ivr.nl/downloads/Hubner.pdf (Stand: 08.08.2010).

Punkten kann daher auf die Erläuterungen zu den beiden Übereinkommen verwiesen werden.

Der Entwurf ist bislang nicht verabschiedet worden. Sollte er in dieser Fassung verabschiedet werden, sind die Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Übereinkommens selbst wesentlich geringer als im HNS-Übereinkommen und in der CRTD. Nach Art. 27 Abs. 1 CRDNI-Entwurf genügen bereits drei Staaten, die erklären, durch das Übereinkommen gebunden zu sein.

Hinsichtlich der Haftungshöchstbeträge gibt es für jeden Vertragsstaat nach Art. 25 Abs. 1 CRDNI-Entwurf die Möglichkeit, höhere oder auch keine Haftungshöchstbeträge für Umweltverschmutzungsschäden festzulegen. Darüber hinaus kann nach Art. 25 Abs. 3 CRDNI-Entwurf jeder Vertragsstaat einen Vorbehalt dergestalt erklären, dass er die Bestimmungen über die Pflichtversicherung auf Gefahrguttransporte, welche auf seinen Binnenwasserstraßen befördert werden, für einen bestimmten, in der Erklärung angegebenen Zeitraum oder bis zum Widerruf der Erklärung nicht anwendet. Hintergrund für die Formulierung dieses Vorbehaltes war sicher der von den Vertretern der Binnenschifffahrt beklagte schwach ausgebaute Versicherungsmarkt.

Wie in der CRTD und im HNS-Übereinkommen sind die englische, französische und russische Fassungen auch nach dem Entwurf der CRDNI verbindlich. Da es sich um einen Entwurf für ein Europäisches Übereinkommen handelt, sind auch der deutsche und niederländische Wortlaut gleichermaßen verbindlich. Denn gerade Deutschland und insbesondere die Niederlande sind in Europa die Länder mit dem größten Binnenschifffahrtsaufkommen.[218]

I. Anwendungsbereich

Der sachliche Anwendungsbereich ist in den Artikeln 3 und 2 Abs. 2 CRDNI-Entwurf festgelegt: Danach findet das Übereinkommen ausschließlich auf außervertragliche Ansprüche Anwendung, und nur soweit diese sich nicht schon aus bestehenden internationalen Übereinkommen[219] oder aus nationalen Bestimmungen über die gesetzliche Unfallversicherung oder der sozialen Sicherheit ergeben.

Der CRDNI-Entwurf unterscheidet in Art. 1 Abs. 1 im Gegensatz zur CRTD und zum HNS-Übereinkommen nicht zwischen Binnen- und Seeschiffen, sondern erfasst vielmehr jedes Wasserfahrzeug, das schädliche oder gefährliche Stoffe auf Wasserstraßen im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates befördert, mit Ausnahme

---

[218] http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1996,39140985&_dad=portal&_schema=PORTAL&screen=detailref&language=de&product=EU_TB_transport&root=EU_TB_transport/t_transp/t_iww/ttr00007 (Stand: 08.08.2010).

[219] HNS-Übereinkommen, Ölhaftungsübereinkommen, geltende Vorschriften über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie, wie z.B. das Pariser und Wiener Übereinkommen. Die CRTD wird dagegen nicht genannt.

von Luftkissenfahrzeugen. Diese werden aber in der Regel nur für die Beförderung von Personen eingesetzt, da sie sich nicht für Gütertransporte und somit auch nicht für Gefahrguttransporte eignen.

Keine Anwendung findet das Übereinkommen in der Regel auf Kriegsschiffe, Rettungsschiffe und sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder von diesem betrieben werden und zur Zeit des Ereignisses ausschließlich im nichtgewerblichen staatlichen Dienst eingesetzt sind, Art. 3 Abs. 2 S. 1 CRDNI-Entwurf. Ausnahmsweise kann ein Vertragsstaat durch Notifikation an den Depositar bestimmen, dass er das Übereinkommen auch auf diese Schiffe unter bestimmten Bedingungen anwendet, Art. 3 Abs. 2 S. 2 CRDNI-Entwurf.

Der räumliche Anwendungsbereich erstreckt sich auf alle Schäden, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates verursacht worden sind oder sich darin auswirken, Art. 2 Abs. 1 CRDNI-Entwurf. Durch diese Formulierung („oder“) geht der Entwurf weiter, als die entsprechende Regelung in der CRTD, da der Schadenseintritt und das verursachende Ereignis nicht mehr kumulativ im Hoheitsgebiet der Vertragsstaaten eintreten müssen.[220] Schutzmaßnahmen werden dagegen wie in der CRTD und dem HNS-Übereinkommen immer ersetzt, unabhängig davon, wo sie getroffen worden sind, Art. 2 Abs. 1 CRDNI-Entwurf.

Schäden, die aus einer Beförderung entstehen, welche gänzlich an einem der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Ort durchgeführt worden ist, sind vom Anwendungsbereich ausgeschlossen, Art. 3 Abs. 1 lit. d) CRDNI-Entwurf.

II. Haftung des Beförderers

1. Kanalisierung der Haftung auf den Beförderer und Haftungsprinzip

Nach dem Vorbild der CRTD und des HNS-Übereinkommens sieht der CRDNI-Entwurf eine verschuldensunabhängige, auf den Schiffseigentümer kanalisierte Gefährdungshaftung vor, die der Höhe nach begrenzt ist.

Das Prinzip der Haftungskanalisierung auf den Eigentümer manifestiert sich in Art. 8 CRDNI-Entwurf, nach dem ausschließlich der Eigentümer haftet und Schadensersatzansprüche nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden können. Gleichzeitig ist die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegen Hilfs- und andere dort aufgezählte Personen nicht möglich, sofern diese nicht vorsätzlich oder bewusst leichtfertig gehandelt haben.

Nur in den Fällen des Art. 9 Abs. 2 und 3 CRDNI-Entwurf wird das Prinzip der Haftungskanalisierung auf den Eigentümer durchbrochen.[221]

[220] Zur entsprechenden Regelung in der CRTD siehe unter 2. Teil A I 2.
[221] Dazu ausführlich unter Haftung des Absender, Verladers oder Empfängers unter 2. Teil C III 2.

2. Haftungsgrund

Die Grundlage der Haftung des Eigentümers ist in Art. 5 Abs. 1 S. 1 CRDNI-Entwurf festgelegt. Danach haftet der Eigentümer im Zeitpunkt des Ereignisses für Schäden, die durch schädliche oder gefährliche Stoffe während des Zeitraums nach Art. 4 verursacht wurden.

Wer im Zeitpunkt des Ereignisses Eigentümer ist, wird in einer dem HNS-Übereinkommen entnommenen Definition in Art. 1 Abs. 3 und Abs. 7 CRDNI-Entwurf bestimmt.

Eine genaue Definition von schädlichen und gefährlichen Stoffen enthält der CRDNI-Entwurf dagegen nicht. Er bestimmt in Art. 1 Abs. 4 nur, dass schädliche oder gefährliche Stoffe im Sinne des CRDNI-Entwurfs alle Stoffe, Güter und sonstige Waren sind, die an Bord eines Schiffes in fester oder flüssiger Form oder als Gas in loser Schüttung oder in verpackter Form befördert werden und in den einschlägigen Übereinkommen oder Verordnungen über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen als gefährliche Güter in der jeweils gültigen Fassung aufgeführt sind. Welche Übereinkommen oder Verordnungen das im Einzelnen sind, bleibt aber offen.

Um Wettbewerbsverzerrungen zwischen Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt zu vermeiden, werden diejenigen Stoffe, Güter und Gegenstände ausgenommen, die für Seeschiffe, die auf Binnenwasserstraßen verkehren, nach den einschlägigen internationalen oder nationalen Vorschriften nicht als Gefahrgüter gelten und in einem Anhang zu diesem Übereinkommen, der allerdings noch nicht erstellt wurde, aufgeführt sind.

Der in Art. 4 CRDNI-Entwurf festgelegte Haftungszeitraum erstreckt sich auf den Zeitraum, in dem sich die schädlichen und gefährlichen Stoffe an Bord des Schiffes befinden. Während des Ver- und Entladens der Stoffe haftet der Eigentümer nur für den Zeitraum, in dem die Stoffe die Reling des Schiffes passieren oder mittels eines Teils der Schiffsausrüstung oder nach Anweisung der Schiffsbesatzung bewegt werden.

Die Haftung des Eigentümers erstreckt sich ebenso wie bei der CRTD und dem HNS-Übereinkommen auf Personen-, Sach-und Umweltschäden sowie Kosten von Schutzmaßnahmen, die durch die Schädlichkeit oder Gefährlichkeit der Stoffe verursacht worden sind, Art. 1 Abs. 5 CRDNI-Entwurf.

3. Haftungsausschluss

Art. 6 CRDNI-Entwurf zählt die vom Eigentümer nachzuweisenden Haftungsausschluss-Tatbestände auf, nach denen dieser von seiner Haftung befreit ist.

Dabei fasst der Entwurf die in der CRTD und dem HNS-Übereinkommen enthaltenen Haftungsausschlussgründe zusammen, so dass der Eigentümer in folgenden Fällen von seiner Haftung befreit ist: Höhere Gewalt (Art. 6 Abs. 1 lit. a) CRDNI-Entwurf), Handlung oder Unterlassung eines Dritten (Art. 6 Abs. 1 lit. b) CRDNI-Entwurf), Verschulden einer für die Navigationshil-

fen zuständigen Behörde (Art. 6 Abs. 1 lit. c) CRDNI-Entwurf), Ladevorgänge auf alleinige Verantwortung des Verladers oder Empfängers (Art. 6 Abs. 1 lit. d) CRDNI-Entwurf) und Handlung oder Unterlassung der geschädigten Person (Art. 6 Abs. 2 CRDNI-Entwurf).

Die Handlung oder Unterlassung eines Dritten befreit den Eigentümer nicht nur dann von seiner Haftung, wenn der Dritte in Schädigungsabsicht gehandelt hat, sondern auch dann, wenn dieser leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein Schaden wahrscheinlich eintreten wird. Durch diese Formulierung wird der Anwendungsbereich des Ausschlusstatbestands abweichend von der entsprechenden Regelung in der CRTD und dem HNS-Übereinkommen von den typischen Terroranschlägen auf das Mitverschulden eines Dritten durch bewusst leichtfertige Handlungen oder Unterlassungen erweitert.

Für die übrigen Haftungsausschlusstatbestände kann auf die Ausführungen zu der CRTD und dem HNS-Übereinkommen verwiesen werden.[222] Auffällig ist allerdings, dass die Unkenntnis von der Schädlichkeit und Gefährlichkeit der verladenen Stoffe in dem CRDNI-Entwurf abweichend von der CRTD und dem HNS-Übereinkommen keinen Haftungsausschlussgrund darstellt.

Art. 9 Abs. 1 CRDNI-Entwurf bestimmt lediglich, dass der Absender oder Verlader schädlicher oder gefährlicher Stoffe dem Eigentümer vollen Ersatz für die von ihm zu zahlenden Schadensersatzansprüche einschließlich der Verfahrenskosten leisten muss, wenn er seiner Informationspflicht über die Schädlichkeit und Gefährlichkeit der verladenen Güter nicht nachgekommen ist.

Im Außenverhältnis haftet somit anders als bei der CRTD weiterhin allein der Eigentümer. Das Prinzip der Haftungskanalisierung wird nicht durchbrochen. Der Eigentümer hat lediglich einen Ersatzanspruch gegen den Absender oder Verlader.

4. *Haftungsumfang*

Der Haftungsumfang ergibt sich aus den einzelnen Definitionen der vier Schadensarten sowie den Definitionen von „Schutzmaßnahmen“ und „Ereignis“ in Art. 1 CRDNI-Entwurf.

Bei der Umschreibung von Sachschäden sind nach dem CRDNI-Entwurf nur die Schäden, die außerhalb des die schädlichen und gefährlichen Stoffe befördernden Schiffes entstanden sind, erfasst. Davon wiederum ausgeschlossen sind die Schäden, die an anderen Schiffen oder an Sachen an Bord dieser Schiffe entstanden sind, wenn diese anderen Schiffe einen Teil eines Schleppzuges bilden oder fest mit dem Gefahrguttransportschiff in einer Einheit gekoppelt sind.

[222] Siehe 2. Teil A II 4 und B II 4.

Die übrigen Definitionen sind identisch mit den entsprechenden Definitionen in der CRTD und dem HNS-Übereinkommen. Es kann daher auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden.[223]

5. Haftungsbeschränkung durch Haftungshöchstsummen

Einen Ausgleich zu der strikten Gefährdungshaftung des Eigentümers bilden auch im CRDNI-Entwurf die Haftungshöchstsummen. Nach Art. 5 Abs. 3 und Art. 11 Abs. 1 CRDNI-Entwurf ist der Eigentümer eines Schiffes berechtigt, seine Haftung für jedes Ereignis auf einen bestimmten Höchstbetrag zu beschränken.

Die genaue Höhe des Gesamtbetrages, welcher in Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds beziffert werden soll,[224] lässt der Entwurf jedoch offen.

Die Haftungshöchstsumme gilt also zunächst wie in der CRTD pro Ereignis, wobei im CRDNI-Entwurf anders als in der CRTD nicht zwischen der Schadensart unterschieden wird. Ist eine bestimmte, noch unbenannte Menge an gefährlichen und schädlichen Stoffen erreicht, dann erhöht sich der Gesamtbetrag um eine noch nicht festgelegte Anzahl an Rechnungseinheiten für jede weitere geladene oder zu ladende Tonne solcher Stoffe bis zu einem noch nicht festgesetzten Maximalbetrag.

Der CRDNI-Entwurf berechnet die Haftungshöchstsummen somit nicht nach der Größe des Schiffes, wie es im HNS-Übereinkommen der Fall ist, sondern stellt auf die Menge der geladenen oder zu ladenden gefährlichen oder schädlichen Stoffe ab. Entscheidend ist somit allein die tatsächlich beförderte Menge. Dies scheint zunächst ein Fortschritt gegenüber dem HNS-Übereinkommen zu sein, welches pauschal auf die Größe des Schiffes abstellt, unabhängig davon, ob dieses nun voll beladen ist oder nur einige wenige Container befördert. Jedoch wird auch diese Regelung der Tatsache nicht gerecht, dass das Ausmaß der Schäden durch Gefahrguttransporte meist nicht von der Menge der beförderten gefährlichen und schädlichen Stoffe abhängt, sondern von deren besonderen Gefährlichkeit und Schädlichkeit.

Für den Fall, dass der nach Art. 11 Abs. 1 CRDNI-Entwurf festgesetzte Gesamtbetrag nicht ausreicht, bestimmt Art. 11 Abs. 2 CRDNI-Entwurf eine Rangfolge der möglichen Ansprüche, an deren erster Stelle Ansprüche wegen Personenschäden stehen, soweit es den Geschädigten unmöglich ist, anderweitig Ersatz zu erlangen.

Wie im HNS-Übereinkommen kann sich der Eigentümer nur dann auf die Haftungsbeschränkung berufen, wenn er für den Gesamtbetrag seiner Haftung einen entsprechenden Fonds beim Gericht oder einer sonstigen zuständigen Stelle

[223] Siehe 2. Teil A II 5, B II 5.
[224] Art. 22 CRDNI-Entwurf.

des Vertragsstaates errichtet, in dem Klage gegen ihn erhoben wird oder werden kann, Art. 11 Abs. 3 S. 1 CRDNI-Entwurf. Dieser Fonds kann durch Hinterlegung des Betrages, durch Bankbürgschaft oder durch eine als ausreichend erachtete Garantie errichtet werden, Art. 11 Abs. 3 S. 2 CRDNI-Entwurf.

Die Errichtung eines Haftungsfonds bringt auch für den Eigentümer gewisse Vorteile. So können gemäß Art. 14 CRDNI-Entwurf nach Errichtung des Fonds keine Ansprüche gegen andere Vermögenswerte des Eigentümers erhoben und bereits erfolgte anspruchssichernde Maßnahmen müssen wieder rückgängig gemacht werden, vorausgesetzt, dass der Kläger Zugang zu dem Gericht hat und der Fonds tatsächlich zur Befriedigung seines Anspruchs verwendet werden kann.

Unter Berücksichtigung der nach Art. 11 Abs. 2 CRDNI-Entwurf privilegierten Ansprüche wird der Fond unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer nachgewiesenen Forderungen verteilt, Art. 11 Abs. 4 CRDNI-Entwurf.

Hat der Eigentümer in der Absicht Schäden herbeizuführen oder bewusst leichtfertig gehandelt, haftet er ausnahmsweise nach Art. 13 CRDNI-Entwurf unbeschränkt.[225]

6. Versicherungspflicht

Der CRDNI-Entwurf enthält zwei Alternativen zur Regelung der Versicherungspflicht.

Die erste Alternative ist in den Art. 15 – 19 des Entwurfs geregelt und orientiert sich stark am Vorbild des HNS-Übereinkommens. Danach muss jeder Eigentümer eines Schiffes, das schädliche oder gefährliche Stoffe auf Binnenwasserstraßen eines Vertragsstaates befördert oder ein solches Schiff festgekoppelt fortbewegt, eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit (z.B. eine Bankbürgschaft) in Höhe seiner Haftung nach Art. 11 aufrechterhalten. Diese Pflicht besteht unabhängig von der Menge der beförderten Ladung.

Ist die Versicherungspflicht ausreichend erfüllt, wird von der jeweils zuständigen Behörde darüber eine Bescheinigung ausgestellt, die der Eigentümer an Bord des Schiffes mitzuführen hat. Die Regelung im CRDNI-Entwurf (Art. 17) deckt sich mit den entsprechenden Bestimmungen im HNS-Übereinkommen.

Für Schiffe, die Staatseigentum sind oder einer öffentlichen Gebietskörperschaft gehören, besteht nach Art. 18 CRDNI-Entwurf die Verpflichtung, eine soweit möglich dem Art. 17 entsprechende Bescheinigung mitzuführen, aus der sowohl die Eigentumsverhältnisse als auch die nach Art. 11 festgesetzte Haftungsdeckung hervorgehen. Wie auch in Art. 12 Abs. 12 HNS-Übereinkommen wird durch die Selbstversicherung in diesen Fällen eine Ausnahme von dem grundsätzlichen Versicherungsprinzip gemacht, welches voraussetzt, dass es sich um eine Forderung gegen einen Dritten handeln muss.

[225] Die entsprechende Regelung im HNS-Übereinkommen ist Art. 9 Abs. 2.

Der CRDNI-Entwurf sieht in Art. 16 einen der HNS-Regelung entsprechenden unmittelbaren Anspruch gegen den Versicherer oder den Sicherheitsleistenden vor. Die Ausführungen zu dem Direktanspruch im HNS-Übereinkommen sind auch für den CRDNI-Entwurf zutreffend.

Die zweite Alternative zur Regelung der Versicherungspflicht ist in einem einzigen Artikel 15 des Entwurfs geregelt und enthält einen Vorbehalt, der die Vertragsstaaten ermächtigt, von dem Eigentümer den Nachweis einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit, welche einen Direktanspruch vorsehen muss, zu verlangen.

Bei dieser Alternative stellt die Pflichtversicherung die Ausnahme dar. Es liegt also im Ermessen der Vertragsstaaten, ob die Schiffseigentümer, deren Schiffe mit schädlicher oder gefährlicher Ladung auf ihren Binnenwasserstraßen verkehren, eine Versicherung abschließen müssen oder nicht.

7. Rückgriffsrechte

Art. 10 CRDNI-Entwurf bestimmt, dass sowohl der Eigentümer als auch der Versicherer oder der sonstige Sicherheitsgeber ein Rückgriffsrecht gegen den nach Art. 8 Abs. 3 fehlbaren Charterer[226] für geleisteten Schadensersatz haben. Der CRDNI-Entwurf enthält damit im Gegensatz zur CRTD und zum HNS-Übereinkommen auch eine Regelung zum Rückgriffsrecht des Versicherers bzw. des Sicherheitsleistenden.

Im Übrigen werden Rückgriffsrechte nicht berührt, d.h. der Eigentümer behält das Recht, im Innenverhältnis Rückgriff zu nehmen. Als Anspruchsgegner kommen insbesondere der Absender, Verlader oder Empfänger in Betracht[227] aber auch die in Art. 8 Abs. 1 CRDNI-Entwurf aufgeführten Hilfspersonen und sonstige Dritte.

Für den Fall, dass nicht der Eigentümer, sondern eine andere Person Frachtführer der schädlichen oder gefährlichen Stoffe ist, bestimmt Art. 15 Abs. 3 CRDNI-Entwurf, dass der Eigentümer gegen diese Person einen Anspruch auf Ersatz der Kosten und Aufwendungen für die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit hat.

8. Haftung bei Schiffsverbänden

Art. 7 CRDNI-Entwurf regelt die Haftung bei Schiffsverbänden. Im HNS-Übereinkommen findet sich keine vergleichbare Vorschrift. Die CRTD dagegen enthält eine Regelung zu Fahrzeugverbänden im Straßen- und Binnenschifffahrts-

[226] Zur Haftung des Charterers siehe 2. Teil C IV.

[227] Zu Ersatzansprüchen gegen den Absender oder Verlader nach Art. 9 Abs. 1 CRDNI-Entwurf siehe 2. Teil C III 1.

verkehr, nach der der Halter des Antriebsfahrzeugs als Beförderer anzusehen ist und folglich in diesem Fall auch nach den Haftungsbestimmungen der CRTD haftet.[228]

Der CRDNI-Entwurf unterscheidet in Art. 7 Abs. 1 und Abs. 2 bei Schiffsverbänden den fest in einer Einheit gekoppelten Schiffsverband von einem Schleppverband.

Wird ein Schiff mit gefährlichen und schädlichen Gütern an Bord von einem anderen Schiff geschleppt, so haftet der Eigentümer des geschleppten Schiffes, Art. 7 Abs. 2 CRDNI-Entwurf. Es haftet also weiterhin der Eigentümer des Gefahrgut transportierenden Schiffes. Aus Art. 1 Abs. 5 lit. b) CRDNI-Entwurf ergibt sich, dass sich dessen Haftungsumfang nicht auf Schäden an dem schleppenden Schiff oder an Sachen an Bord des schleppenden Schiffes erstreckt, sondern nur auf Schäden außerhalb des Schleppverbandes.

Im Fall eines fest in einer Einheit gekoppelten Schiffsverbandes haftet dagegen der Halter des Antriebsfahrzeugs. Dieser haftet sowohl für alle entstandenen Schäden nach den Vorschriften dieses Entwurfs als auch für Schäden, die an Bord des Gefahrgut transportierenden Schiffes verursacht werden, es sei denn es handelt sich um Bergung oder Hilfeleistung, Art. 7 Abs. 1 CRDNI-Entwurf.

9. Sonderfall der Haftung zweier oder mehrerer Beförderer

Entsprechend der vergleichbaren Regelung in der CRTD und im HNS-Übereinkommen haften für Schäden, die durch ein Ereignis entstanden sind, an dem zwei oder mehr gefährliche oder schädliche Stoffe befördernde Schiffe beteiligt sind, sowie für Schäden, die sich nicht hinreichend sicher trennen lassen, alle beteiligten Eigentümer gesamtschuldnerisch, sofern sie nicht von ihrer Haftung befreit sind, Art. 5 Abs. 2 CRDNI-Entwurf.

III. Haftung des Absenders, Verladers oder Empfängers

1. Verletzung der Informationspflicht über die Schädlichkeit und Gefährlichkeit der Güter

Hat der Absender oder Verlader schädlicher oder gefährlicher Stoffe es versäumt, schriftlich und rechtzeitig genaue Angaben und Auskünfte über die Schädlichkeit oder Gefährlichkeit der verladenen Güter zu machen, hat er nach Art. 9 Abs. 1 S. 1 CRDNI-Entwurf dem Eigentümer vollen Ersatz für die von ihm zu zahlenden Schadensersatzansprüche einschließlich der Verfahrenskosten

[228] Art. 1 Abs. 8 lit. a) CRTD.

zu leisten, sofern die Schäden bei genauen Angaben und Auskünften durch entsprechende Vorkehrungen hätten vermieden werden können, es sei denn, der Absender oder Verlader kann nachweisen, dass der Eigentümer oder seine Hilfspersonen Kenntnis von der Schädlichkeit oder Gefährlichkeit hatten oder vernünftigerweise hätten haben können. Hat der Versicherer oder ein sonstiger Sicherheitsgeber Schadensersatz geleistet, stehen ihm diese Ersatzansprüche gegen den Absender oder Verlader zu, Art. 9 Abs. 1 S. 2 CRDNI-Entwurf.

Anspruchsberechtigter ist also in diesem Fall ausnahmsweise nicht der geschädigte Dritte, sondern der Eigentümer oder der Versicherer bzw. Sicherheitsleistende. Diese Vorschrift regelt somit nur die Rückgriffsansprüche des Eigentümers oder Versicherers gegen den Absender oder Verlader.

Dass sich der Eigentümer und der Versicherer in der Regel auf die Haftungsbeschränkung berufen können, kommt durch diese Rückgriffsregelung auch dem Absender oder Verlader zugute. Dadurch entfällt der Sanktionscharakter, der in der entsprechenden Vorschrift der CRTD mit der zusätzlichen, unbeschränkten Haftung nach nationalem Recht verfolgt wurde.

2. Lade- und Entladevorgänge

Trägt der Absender, Verlader oder Empfänger die alleinige Verantwortung für das Laden oder Entladen der Güter, so haftet er wie ein Eigentümer nach diesem Übereinkommen für Schäden, die als Folge eines Ereignisses während des Ladens oder Entladens entstanden sind, Art. 9 Abs. 2 CRDNI-Entwurf. Dabei kann er sich anders als nach der CRTD wie ein Eigentümer auf die Beschränkung der Haftung berufen. Die Vorschriften über die Pflichtversicherung sind dagegen nicht auf ihn anwendbar. Der CRDNI-Entwurf hat gegenüber der CRTD den Vorteil, dass er die Personen, die möglicherweise haften können, abschließend aufzählt.

Für den Fall, dass der Absender, Verlader oder Empfänger und der Schiffseigentümer die Verantwortung für das Laden oder Entladen gemeinsam tragen, legt Art. 9 Abs. 3 CRDNI-Entwurf fest, dass sie gesamtschuldnerisch wie ein Eigentümer nach diesem Übereinkommen haften, wobei ihre Haftung insgesamt auf den für den Eigentümer geltenden Betrag beschränkt bleibt.

IV. Haftung des Charterers

Nach Art. 8 Abs. 3 CRDNI-Entwurf haftet der Charterer im Sinne des Art. 8 Abs. 2 lit. c) gesamtschuldnerisch mit dem Eigentümer nach dem Haftungsbestimmungen des CRDNI-Entwurfs, wenn der Charterer schädliche oder

gefährliche Stoffe ohne vertragliche Ermächtigung des Eigentümers befördert hat.[229]

V. Aktivlegitimation und Ausschlussfrist

Aktivlegitimiert sind die potentiell Geschädigten. Dies können natürliche und juristische Personen ebenso wie Staaten sein und bestimmt sich im Einzelfall nach dem anzuwendenden nationalen Recht.

Die Ausschlussfrist beträgt entsprechend der Reglung im HNS-Übereinkommen in der Regel drei Jahre, höchstens jedoch zehn Jahre, Art. 19 Abs. 1 CRDNI. Gründe für die Hemmung und Unterbrechung dieser Fristen bestimmen sich nach dem Recht des angerufenen Gerichts, Art. 19 Abs. 2 CRDNI.

VI. Zukunft des CRDNI-Entwurfs

Seit dem Vorlegen des Konventionsentwurfs im April 2001 hat sich wenig getan. Im Jahre 2004 fand eine weitere Tagung von Regierungsexperten statt. Die endgültige Verabschiedung des Entwurfs steht aber noch aus.

Erforderlich ist der Entwurf nur bedingt, da die CRTD bereits die Haftung für Gefahrguttransporte mit Binnenschiffen erfasst. Allerdings geht der CRDNI-Entwurf insofern weiter, als er alle auf Binnenwasserstraßen verkehrenden Fahrzeuge – Binnenschiffe wie Seeschiffe – erfasst. Auch gibt es Differenzen bezüglich der Definition „gefährliche Güter“ bzw. „schädliche oder gefährliche Stoffe“.

Zudem ist der Transport mit Binnenschiffen dem Wesen nach der Seeschifffahrt ähnlicher als dem Landtransport. Die Vorarbeiten zur CRTD wie auch die seit 1989 laufenden Beratungen haben gezeigt, dass sich viele für den Landtransport geeignete Bestimmungen nicht ohne weiteres auf die Binnenschifffahrt übertragen lassen, insbesondere nicht die Bestimmungen über die Haftungshöchstbeträge und die Pflichtversicherung. Daher ist die Regelung in einem eigenen internationalen Übereinkommen grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings ist das Fehlen eines zusätzlichen Entschädigungsfonds bei gleichzeitiger Haftungsbeschränkung umstritten, da es zu unzureichenden Entschädigungen kommen kann.[230] Auch bleiben in dem Entwurf von 2001 noch zu viele Fragen offen: Es werden weder die Übereinkommen oder Verordnungen genannt, auf die bei der Definition von „schädlichen oder gefährlichen Stoffen“ verwiesen werden soll, noch werden bei den Haftungshöchstbeträgen genaue Zahlen- und Mengenangaben gemacht.

---

[229] Zum Rückgriffsrecht des Eigentümers und des Versicherers siehe 2. Teil C II 7.

[230] http://www.ivr.nl/downloads/Hubner.pdf (Stand: 08.08.2010).

Dennoch wird der Entwurf von der Rheinzentralkommission nach einer ersten inhaltlichen Diskussion des Entwurfs auf einer Tagung von Regierungsexperten aussichtsreicher eingeschätzt als eine Revision der CRTD.[231]

D. Die Haftung nach dem Abkommen von 1952 über Schäden, welche Dritten auf der Erde durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden (Zweites Römer Haftungsabkommen)

Das „Abkommen über Schäden, welche Dritten auf der Erde durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden" ist am 7. Oktober 1952 in Rom verabschiedet worden und am 4. Februar 1958 in Kraft getreten.[232] Es wird auch das „Zweite Römer Haftungsabkommen"[233] genannt.

Dem Abkommen gehören mittlerweile 49 Vertragsstaaten an, darunter auch einige europäische Staaten.[234] Allerdings haben die meisten europäischen Staaten, darunter auch Frankreich und Großbritannien, es nur unterzeichnet.[235] Für Deutschland trat es nie in Kraft.

Das Zweite Römer Haftungsabkommen tritt an die Stelle des Ersten Römer Haftungsabkommens vom 29. Mai 1933.[236] Es unterscheidet sich maßgeblich von den Gefahrguttransportübereinkommen CRTD, HNS-Übereinkommen und CRDNI-Entwurf, da es nicht auf die Beförderung von Gefahrgütern mit Luftfahrzeugen spezialisiert ist, sondern unabhängig vom Transportgut (Güter- ebenso wie Personen) die im Abkommen genannten Schäden, welche Dritten auf der Erde durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden, erfasst.

Dies ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass die Verfasser nicht die Absicht hatten, Katastrophenschäden abzudecken,[237] und überdies zu der Zeit der Verab-

---

[231] http://www.bmj.gv.at/vorhaben/index.php?nav=12&st=1&th=3&sth=18&set=show&pj=265 (Stand 08.08.2010).

[232] Der Titel der verbindlichen französischen Fassung lautet « La Convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés par des aéronefs aux tiers à la surface ». Der Titel der verbindlichen englischen Fassung ist „Convention of Rome of 7 October 1952 on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface". Die deutsche Übersetzung ist abgedruckt bei Meyer, Internationale Luftfahrtabkommen Band II, Köln, Berlin 1955, S. 81 ff.

[233] Im Folgenden RöHaftAb abgekürzt.

[234] Belgien, Italien, Luxemburg und Spanien. http://www.icao.int/icao/en/leb/rome1952.pdf (Stand: 08.08.2010).

[235] Unterzeichnerstaaten sind: Dänemark, Frankreich, Griechenland, Niederlande, Norwegen, Portugal, Schweden, Schweiz, Vereinigtes Königreich von Großbritannien. http://www.icao.int/icao/en/leb/rome1952.pdf (Stand: 08.08.2010).

[236] Art. 29 RöHaftAb.

[237] Dazu ausführlich unter 2. Teil D II 6.

schiedung des Abkommens so gut wie keine gefährlichen oder schädlichen Güter oder Stoffe mit Luftfahrzeugen transportiert worden sind. Auch heute ist die Bedeutung des Luftverkehrs im Bereich der Gefahrguttransporte eher gering.[238]

Dementsprechend fehlen auch spezielle Bestimmungen wie z.B. angemessene Haftungshöchstsummen oder eine Regelung über die Informationspflicht des Absenders über die Gefährlichkeit der Güter.

Dennoch finden sich wichtige Parallelen im Haftungssystem, wie die verschuldensunabhängige Kausalhaftung einer Person und die Beschränkung der Haftung durch Höchstsummen. Eine Pflicht zur Versicherung enthält das Abkommen allerdings nicht, sondern nur die Möglichkeit der überflogenen Vertragsstaaten die Sicherstellung der Ansprüche durch eine Versicherung zu verlangen.

Der Anhang 18 (Annex 18) zum ICAO-Abkommen[239] vom 7. Dezember 1944 und die Technischen Bestimmungen über die Sicherheit von Gefahrguttransporten auf dem Luftwege (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air) enthalten immerhin grundlegende Bestimmungen über die Sicherheit von Gefahrguttransporten mit Luftfahrzeugen, wie die Einteilung gefährlicher Güter in einzelne Gefahrgutklassen, die Verpackung etc.[240] Haftungsvorschriften enthalten sie jedoch nicht.

Die Anhänge gelten zudem nicht unmittelbar in den Mitgliedstaaten, da die ICAO selbst keine Hoheitsbefugnisse hat und daher keine Verpflichtung der Mitgliedstaaten besteht, die in den Anhängen enthaltenen Richtlinien und Empfehlungen in nationales Recht umzusetzen, auch wenn sie dazu angehalten sind.[241]

Seit dem 25. Juli 2002 ist das Montrealer Protokoll in Kraft, das am 23. September 1978 in Montreal unterzeichnet wurde und das Zweite Römer Haftungsabkommen ergänzt. Das Montrealer Protokoll sieht insbesondere eine deutliche Erhöhung der Haftungshöchstsummen vor sowie die Ersetzung des maßgeblichen Goldfrankenstandards durch das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds bei der Berechnung der Haftungshöchstsummen.

Dem Montrealer Protokoll gehören inzwischen zwölf Vertragsstaaten an, von denen elf auch Mitgliedstaaten des Zweiten Römer Haftungsabkommen sind.[242] Unter den zwölf Vertragsstaaten findet sich allerdings kein Mitgliedstaat der Europäischen Union. Das Montrealer Protokoll[243] entfaltet aber seine Wirkung nach Art. XIX MP nur zwischen den Staaten, die das Protokoll ratifiziert haben bzw. ihm beigetreten sind. Für die Mehrheit der Vertragsstaaten des Zweiten Römer Haftungsabkommens gilt das Abkommen somit in seiner ursprünglichen Fassung.

---

[238] Siehe 1. Teil A.

[239] BGBl. 1956 II, S. 411 ff. Das ICAO-Abkommen wird auch Chikagoer Konvention genannt, da es in Chikago unterzeichnet wurde. ICAO steht für International Civil Aviation Organisation (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation).

[240] http://www.icao.int/anb/FLS/DangerousGoods/Annex18/ (Stand: 08.08.2010).

[241] http://www.luftrecht-online.de/einzelheiten/verwaltung/icao.htm (Stand: 08.08.2010).

[242] http://www.icao.int/icao/en/leb/mtlpr78.pdf (Stand: 08.08.2010).

[243] Im Folgenden bei Angaben von Artikeln mit „MP“ abgekürzt.

Daher wird sich die folgende Darstellung auf das Zweite Römer Haftungsabkommen in der Fassung von 1952 beziehen und bei den entsprechenden Punkten auf die im Protokoll vorgesehenen Änderungen hinweisen.[244]

Vorbehalte zu diesem Abkommen sind nach Art. 39 RöHaftAb unzulässig, wie auch nach dem Montrealer Protokoll (Art. XXV). Verbindliche Fassungen sind die englische, französische und spanische, Art. 39 RöHaftAb. Nach Art. XXVII des Protokolls ist auch die russische Fassung gleichermaßen verbindlich.

I. Anwendungsbereich

1. Sachlicher Anwendungsbereich

Das Abkommen findet ausdrücklich nur auf außervertragliche Schäden Anwendung. Zum einen ergibt sich dies bereits aus der Überschrift des Abkommens „Schäden, welche Dritten zugefügt werden"; zum anderen stellt dies auch Art. 25 RöHaftAb noch einmal klar, nach dem sowohl vertraglich geregelte Schäden, z.B. durch einen Beförderungs- oder Dienstvertrag, als auch Schäden, die durch gesetzliche arbeitsrechtliche Ansprüche zwischen dem Geschädigten und dem Halter oder dem berechtigten Benutzer des Luftfahrzeugs geregelt sind, ausgeschlossen sind.

Überdies schließt Art. 24 RöHaftAb Schäden aus, die einem (anderen) Luftfahrzeug im Fluge oder Personen oder Sachen an Bord dieses Luftfahrzeugs zugefügt werden.[245] Bei einem Zusammenstoß zwei oder mehrerer Luftfahrzeuge im Fluge werden nach Art. 7 RöHaftAb nur Schäden ersetzt, die unbeteiligten Dritten auf der Erdoberfläche zugefügt werden.

Diese Vorschriften stellen noch einmal klar, dass ausschließlich Schäden auf der Erde ersatzfähig sind. Unter Schäden auf der Erde fallen alle Schäden auf oder unter Erdoberfläche einschließlich aller Wassergebiete.[246]

Das Abkommen findet ferner keine Anwendung auf Schäden, die durch Militär-, Zoll- oder Polizeiluftfahrzeuge verursacht werden (Art. 26 RöHaftAb) oder Schäden, die allein auf die Tatsache des Durchflugs des Luftfahrzeugs durch den Luftraum in Übereinstimmung mit den geltenden Luftverkehrsvorschriften zurückzuführen sind (z.B. Schäden durch Fluglärm, Überschallknall, Luftverwirbelungen, Luftströmungen etc.), Art. 1 Abs. 1 S. 2 RöHaftAb.

[244] Die Zählung der Artikel im RöHaftAb bezieht sich also auf die Fassung von 1952.

[245] Ansprüche von Fluggästen und Ladungsinteressenten richten sich nach dem Montrealer Abkommen, zuvor nach dem Warschauer Abkommen.

[246] Kistler, S. 20.

Schäden durch Luftfahrzeuge, die Staatseigentum sind, jedoch keine Militär-, Zoll- oder Polizeiluftfahrzeuge, werden dagegen vom Abkommen erfasst. Dies ergibt sich aus dem Montrealer Protokoll, das die Halterfrage bezüglich dieser Luftfahrzeuge regelt.[247]

Schließlich ist festzuhalten, dass das Abkommen zwar nicht auf die Beförderung von Gefahrgütern mit Luftfahrzeugen spezialisiert ist, die Anwendung auf Schäden, die durch ein Luftfahrzeug verursacht werden, das gefährliche Güter oder schädliche Stoffe transportiert, aber auch nicht ausschließt. Das geht wiederum aus dem Montrealer Protokoll hervor, welches die Einfügung eines neuen Art. 27 vorsieht, nach dem nukleare Schäden nicht vom Anwendungsbereich erfasst werden, Art. XIV MP.

2. Räumlicher Anwendungsbereich

Nach Art. 23 Abs. 1 RöHaftAb findet das Abkommen nur auf die in Art. 1 umschriebenen Schäden Anwendung, die in dem Gebiet eines Vertragsstaates durch ein in einem anderen Vertragsstaat eingetragenes Luftfahrzeug verursacht werden.

Das Montrealer Protokoll erweitert den Anwendungsbereich dieser Vorschrift auf Schäden, die in dem Gebiet eines Vertragsstaates durch Luftfahrzeuge verursacht werden, deren Halter seinen Hauptgeschäftssitz oder seinen ständigen Wohnsitz in einem anderen Vertragsstaat hat, Art. XII MP.

Mit „Gebiet eines Staates" ist nach Art. 30 und 36 RöHaftAb das Heimatgebiet eines Staates gemeint sowie alle Gebiete, für deren auswärtige Beziehungen dieser Staat verantwortlich ist und keine gegenteilige Erklärung nach Art. 36 Abs. 2 RöHaftAb abgegeben hat. Im Protokoll von 1978 wurde diese Definition gestrichen.

Art. 23 Abs. 2 RöHaftAb stellt klar, dass ein Schiff oder Luftfahrzeug auf hoher See als Gebietsteil des Staates gilt, in dem es eingetragen ist. Stürzt also ein in einem Vertragsstaat eingetragenes Luftfahrzeug in ein Schiff, das sich auf hoher See befindet und in einem anderen Vertragsstaat eingetragen ist, dann ist das Abkommen anwendbar.

Das Abkommen setzt in Art. 23 Abs. 1 RöHaftAb voraus, dass die Schäden in einem Vertragsstaat durch ein in einem anderen Vertragsstaat eingetragenes Luftfahrzeug verursacht werden. Aus dieser Formulierung wie auch aus der Überschrift des Abkommens „Schäden, welche durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden" ergibt sich, dass rein nationale Sachverhalte von dem Anwendungsbereich des Abkommens nicht erfasst werden, sondern der nationalen Gesetzgebung jedes Vertragsstaates überlassen bleiben.[248] In diesem Punkt unter-

---

[247] Das Montrealer Protokoll sieht in seinem Art. II die Einfügung eines neuen Absatzes 4 in Art. 2 des RöHaftAb vor, der die Halterfrage bei Luftfahrzeugen regelt. Dazu siehe 2. Teil D II 3 a).

[248] Kistler, S. 16; ebenso Riese in seinen Ausführungen zum Ersten Römer Haftungsabkommen, § 36 III 5.

scheidet sich das Abkommen von den Gefahrguttransportübereinkommen. Durch diese Regelung kann es zu einer zufälligen, unterschiedlichen Behandlung gleicher Sachverhalte kommen, die nur durch Angleichung der nationalen Bestimmungen an die international vereinheitlichten Bestimmungen beseitigt werden kann.[249]

II. Haftung des Halters des Luftfahrzeugs

1. Grundsatz der Halterhaftung

Nach Art. 2 Abs. 1 RöHaftAb trifft den Halter des Luftfahrzeugs die in diesem Abkommen vorgesehene Haftung. Der Halter ist somit grundsätzlich das Subjekt der Haftpflicht. Von diesem Grundsatz machen Art. 3 und 4 RöHaftAb allerdings eine Ausnahme.[250]

Gemäß Art. 9 S. 1 RöHaftAb haften alle nach diesem Übereinkommen haftpflichtigen Personen nur nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens. Eine zusätzliche Haftung dieser Personen nach den Vorschriften des anwendbaren nationalen Rechts ist somit ausgeschlossen. Bei vorsätzlichem Handeln oder Unterlassen gilt diese Sperrwirkung jedoch nicht. Dann können die haftpflichtigen Personen auch nach nationalem Recht in Anspruch genommen werden, Art. 9 S. 2 RöHaftAb.

2. Haftungsprinzip

Artikel 1 RöHaftAb setzt kein Verschulden des Halters voraus. Voraussetzung für die Haftung des Halters ist nur ein vom Abkommen erfasster Schaden, der vom Luftfahrzeug des Halters oder von einer herabstürzenden Person oder Sache dieses Luftfahrzeugs verursacht wurde.[251] Bei der Haftung des Halters handelt es sich also um eine reine Kausal- oder Gefährdungshaftung.[252] Dieses Haftungsprinzip galt bereits unumstritten im Ersten Römer Haftungsabkommen, da es als recht und billig angesehen wurde, dass die geschädigten Dritten, die nicht selbst an der Luftfahrt teilnehmen, aber den Überflug zu dulden haben, für die erlittenen Schäden Ersatz bekommen, ohne dass ihnen der Nachweis des Halterverschuldens zugemutet wird.[253]

[249] Dazu ausführlich Kistler, S. 16.
[250] Siehe 2. Teil D III.
[251] Kistler, S. 43; zum Kausalzusammenhang siehe 2. Teil D II 3 c).
[252] Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 428; Kistler, S. 43.
[253] Riese, § 36 I.

3. Haftungsgrund

Nach Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 S. 1 RöHaftAb haftet der Halter für Schäden, die durch ein Luftfahrzeug im Fluge oder durch eine von ihm herabstürzende Person oder Sache verursacht worden sind.

a) Halter

Artikel 2 Abs. 2 lit. a) S. 1 RöHaftÜ bestimmt, dass grundsätzlich derjenige Halter ist, der das Luftfahrzeug zur Zeit der Schadensverursachung benutzt hat. Als Benutzer eines Luftfahrzeugs gilt nach Art. 2 Abs. 2 lit. b) RöHaftAb wiederum derjenige, der es persönlich benutzt oder dessen Leute es in Ausführung ihrer Verrichtung benutzen, unabhängig davon, ob sie sich dabei im Rahmen ihrer Befugnisse halten oder nicht.

Somit kommt es grundsätzlich auf die tatsächliche Benutzung an, unabhängig von einem Recht zur Benutzung.[254] Nur ausnahmsweise wird auf die Verfügungsgewalt[255] abgestellt. Für den Fall, dass derjenige, von dem sich das Recht zur Benutzung des Luftfahrzeugs mittelbar oder unmittelbar ableitet – in der Regel wird dies der Eigentümer sein – die Verfügung über den Einsatz des Luftfahrzeugs selbst vorbehalten hat, gilt dieser nach Art. 2 Abs. 2 lit. a) S. 2 RöHaftAb als Halter.

Lässt sich der Halter jedoch nicht feststellen, greift die Vermutungsregel in Art. 2 Abs. 3 RöHaftAb, nach der ausnahmsweise der eingetragene Eigentümer des Luftfahrzeugs als dessen Halter vermutet wird und als solcher haftet.[256] Allerdings hat er die Möglichkeit, der Haftung zu entgehen, indem er im Verfahren zur Feststellung seiner Haftung beweist, dass ein anderer der Halter war, und er, soweit das gerichtliche Verfahren es zulässt, die geeigneten Maßnahmen ergreift, damit der andere den Prozess als Hauptpartei übernimmt. Durch diese Vermutungsregel wird die Stellung des Geschädigten erheblich auf Kosten des eingetragenen Eigentümers verbessert.

Das Montrealer Protokoll sieht in seinem Art. II noch die Einfügung eines neuen Absatzes 4 in Art. 2 des RöHaftAb vor, der die Halterfrage bei Luftfahrzeugen regelt, die Staatseigentum, jedoch keine Militär-, Zoll- oder Polizeiluftfahrzeuge[257] sind. In diesen Fällen geht die Haftung auf die natürliche oder juristische

---

[254] Siehe auch Kistler, S. 28 ff. Zur Haftung des Schwarzfliegers siehe 2. Teil D III 2.

[255] Unter Verfügungsgewalt i.S.d. Art. 2 Abs. 2 lit. a) S. 2 RöHaftAb ist nach Kistler (S. 31) insbesondere die Gewalt über die Inbetriebnahme, die Verwendungsart des Luftfahrzeugs, die Durchführung des Flugs, die Flugroute sowie über die Zwischenlandungen zu verstehen.

[256] Der Eigentümer haftet nach Art. 9 und 13 Abs. 1 RöHaftAb ausschließlich nach den Bestimmungen des Abkommens bis zu den für ihn festgesetzten Höchstgrenzen und ist nach Art. 8 RöHaftAb berechtigt, alle Einwendungen geltend zu machen, die auch dem Halter nach diesem Abkommen zustehen.

[257] Schäden durch diese Luftfahrzeuge sind nach Art. 26 RöHaftAb immer vom Anwendungsbereich des Abkommens ausgeschlossen.

Person über, der in Übereinstimmung mit dem Recht des jeweiligen Staates das Luftfahrzeug anvertraut worden ist.

b) im Fluge

Der Schadensersatzanspruch nach Art. 1 Abs. 1 S. 1 RöHaftAb setzt voraus, dass sich das Luftfahrzeug „im Fluge“ befunden hat. „Im Fluge“ befindet sich ein Luftfahrzeug nach der Definition in Art. 1 Abs. 2 S. 1 RöHaftAb von dem Augenblick an, in welchem zum Zwecke des eigentlichen Abflugs Kraft aufgewendet wird, bis zu dem Augenblick, in welchem der Landungsauslauf beendet ist.

Hintergrund dieser Regelung ist, dass das Abkommen eben nur für Schäden gelten soll, die im Zusammenhang mit der Inbetriebsetzung eines Luftfahrzeugs verursacht worden sind. Es werden daher zwar alle Schäden ersetzt, die beim Start oder bei der Landung passieren, z.B. Schäden, die durch die schon im Hangar zum Zwecke des Starts angeworfenen Motoren verursacht werden.[258] Nähert sich aber jemand einem abgestürztem Flugzeug in der Absicht zu helfen und wird er durch das in Flammen aufgehende Flugzeug verletzt, fallen seine Schäden nicht mehr in den Anwendungsbereich des Abkommens, da der Landungsauslauf bereits beendet war und sich das Luftfahrzeug somit nicht mehr „im Fluge“ befand.[259]

Bei einem Zusammenstoß von zwei Luftfahrzeugen auf der Erde, von denen das eine starten will und sich also „im Fluge“ befindet, das andere dagegen nicht, haftet allein der Halter des startenden Luftfahrzeugs gegenüber dem Halter des anderen Luftfahrzeugs sowie dessen Insassen und Ladungsinteressenten.[260] In diesem Fall bewirkt die Definition „im Fluge“ eine Abweichung der Haftungsregelung für Zusammenstöße von Luftfahrzeugen in Art. 7 RöHaftAb. Diese Abweichung erscheint willkürlich und ungewollt. Eine Anpassung der Definition ist insoweit wünschenswert.

Luftfahrzeuge, die leichter als Luft sind (z.B. Zeppelin, Ballon), gelten nach Art. 1 Abs. 2 S. 2 RöHaftAb als „im Fluge“ in dem Zeitraum zwischen dem Lösen von der Erde bis zum erneuten Festmachen auf der Erde. Derartige Luftfahrzeuge und damit auch diese Regelung sind allerdings für den Transport gefährlicher Güter von keiner praktischen Bedeutung.

[258] Riese, § 34 I.
[259] In Bezug auf das Erste Römer Haftungsabkommen Riese, § 34 I.
[260] Kistler, S. 20.

c) Kausalzusammenhang zwischen Schaden und Flug

Der Schaden muss ferner durch ein Luftfahrzeug im Fluge oder durch eine von ihm herabstürzende Person oder Sache verursacht worden sein, Art. 1 Abs. 1 S. 1 RöHaftAb.

Zwischen dem Schaden und dem Flug muss somit ein Kausalzusammenhang bestehen. In Art. 1 Abs. 1 S. 2 RöHaftAb wird dieser Kausalzusammenhang durch eine Negativformulierung konkretisiert. Danach besteht kein Ersatzanspruch, wenn der Schaden nicht eine unmittelbare Folge des Ereignisses ist, das Anlass zu dem Schaden gegeben hat, oder wenn der Schaden allein auf die Tatsache des Durchflugs des Luftfahrzeugs durch den Luftraum in Übereinstimmung mit den geltenden Luftverkehrsvorschriften zurückzuführen ist. Mittelbare Schäden werden also nicht ersetzt; ebenso wenig durch den Durchflug verursachte Immissionsschäden (Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen u.ä.), für die besondere Vorschriften gelten.[261]

Ob der Kausalzusammenhang im Einzelfall zu bejahen ist oder nicht, entscheidet jeder Richter nach den allgemeinen Grundsätzen der anzuwendenden Rechtsordnung.

Die Haftung des Halters ist nach dem Abkommen allerdings stets zu bejahen, wenn der Schaden durch den Absturz des Flugzeugs selbst, durch Ablösung eines seiner Teile oder durch das Herausfallen irgendeines Gegenstandes oder einer Person verursacht worden ist.

d) Schaden

Aus Art. 11 Abs. 2 sowie aus Art. 14 und Art. 6 Abs. 2 RöHaftAb ergibt sich, dass nach dem Abkommen nur Schäden für Tod oder Körperverletzung (Personenschäden) und Sachschäden ersetzt werden.Besondere reine Vermögensschäden wie Umweltschäden oder die Kosten für Schutzmaßnahmen, die insbesondere im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten auftreten, sind anders als in den Gefahrguttransportübereinkommen nicht geregelt, denn der Transport von gefährlichen Gütern ist wie bereits erwähnt im Luftverkehr eher selten.[262] Jedoch ergab eine Umfrage im Rahmen der Erarbeitung einer neuen Fassung des Zweiten Römer Haftungsabkommens, dass 37 der 51 befragten Staaten die Einbeziehung von Umweltschäden bei einer Neufassung des Abkommens befürworten, wobei sich jedoch die Mehrheit der Staaten darüber einig war, dass Lärmbelästigung und Emissionen der Motoren weiterhin vom Schadensbegriff ausgeschlossen bleiben sollen.[263]

---

[261] Z.B. das BImSchG.

[262] Siehe 1. Teil A.

[263] http://www.icao.int/icdb/HTML/English/Representative%20Bodies/Council/Working%20Papers %20by%20Session/166/c.166.wp.11793.en/C.166.WP.11793.EN.HTM (Stand: 08.08.2010).

Als mögliche erfasste Umweltschäden werden Schäden auf der Erde genannt, die durch auslaufendes Kerosin, durch vom Flugzeug fallende gefährliche Stoffe oder Materialien oder durch den Aufprall verursacht wurden.

4. Haftungsausschluss

Die strikte Kausalhaftung des Halters wird abgemildert durch die Haftungsausschluss-Tatbestände in Art. 5 und 6 RöHaftAb. Einen Haftungsausschluss für Schäden, die durch die Handlung oder Unterlassung eines Dritten in Schädigungsabsicht verursacht werden (insbesondere Terroranschläge), kennt das Abkommen im Gegensatz zu den Gefahrguttransportübereinkommen nicht. Ebenso wenig die für Gefahrguttransporte typischen Ausschlusstatbestände bei Schäden, die durch Verletzung der Informationspflicht über die Gefährlichkeit oder Schädlichkeit der Güter seitens des Absenders verursacht werden oder während der Ladevorgänge auf alleinige Verantwortung eines anderen.

a) Kriegshandlungen, innere Unruhen und behördliche Maßnahmen

Der nach dem Abkommen Haftpflichtige haftet gemäß Art. 5 RöHaftAb nicht, wenn der Schaden eine unmittelbare Folge von kriegerischen Handlungen oder inneren Unruhen ist oder wenn ihm die Benutzung des Luftfahrzeugs durch behördliche Maßnahmen entzogen war.

Die Erwähnung der behördlichen Maßnahmen ist auf den ersten Blick überflüssig, da durch die Benutzung die Haltereigenschaft automatisch auf die Behörde übergeht. Der Zusatz ist allerdings für den eingetragenen Eigentümer, der nach Art. 2 Abs. 3 RöHaftAb als Halter vermutet wird und als solcher haftet, von Bedeutung, da dieser sich nur mit Verweis auf diese Bestimmung von seiner Haftung befreien kann.[264]

Auffällig ist, dass die Haftung für Schäden durch außergewöhnliche, unvermeidbare und unabwendbare Naturereignisse nicht entfällt. Die Haftung nach dem Zweiten Römer Haftungsabkommen ist folglich strenger als die Haftung nach den Gefahrguttransportübereinkommen.

b) Schuldhaftes Verhalten des Geschädigten oder seiner Leute

Der Haftpflichtige ist ferner von seiner Haftung befreit, wenn er beweist, dass der Schaden ausschließlich durch ein schuldhaftes Verhalten des Geschädigten oder seiner Leute entstanden ist, Art. 6 Abs. 1 S. 1 RöHaftAb.

Beweist der Haftpflichtige, dass bei der Entstehung des Schadens ein schuldhaftes Verhalten des Geschädigten oder seiner Leute mitgewirkt hat, vermindert

[264] Kistler, S. 46.

sich die Ersatzpflicht anteilsmäßig, Art. 6 Abs. 1 S. 2 RöHaftAb. Diese Befreiung oder Verminderung tritt jedoch nicht ein, wenn der Geschädigte bei schuldhaftem Verhalten seiner Leute beweist, dass diese außerhalb ihrer Befugnisse gehandelt haben, Art. 6 Abs. 1 S. 3 RöHaftAb.

Somit kann jede Art von Mitverschulden des Geschädigten oder seiner Leute zu einem Ausschluss oder zu einer Minderung der Haftung des Haftpflichtigen führen, es sei denn, dem Geschädigten gelingt im Fall des schuldhaften Verhaltens seiner Leute der Entlastungsbeweis.

Wann ein schuldhaftes Verhalten des Geschädigten oder seiner Leute gegeben ist und in welchem Ausmaß die Mitwirkung dieses schuldhaften Verhaltens zu berücksichtigen ist, ergibt sich wiederum nicht aus dem Abkommen selbst, sondern bestimmt sich nach den Regeln des anwendbaren nationalen Rechts, so dass insoweit eine international einheitliche Auslegung des Abkommens nicht gewährleistet ist.

c) Schuldhaftes Verhalten des anspruchsberechtigten Angehörigen

Erhebt ein anderer als der Geschädigte Klage auf Schadensersatz für erlittene Personenschäden (z.B. Eltern für ihre Kinder, Erben der Verstorbenen), muss sich dieser andere das schuldhafte Verhalten des Geschädigten oder das der Leute des Geschädigten entgegenhalten lassen, denn nach Art. 6 Abs. 2 RöHaftAb ist der Haftpflichtige von seiner Haftung entsprechend der Regelung in Art. 6 Abs. 1 RöHaftAb ganz oder teilweise befreit.

5. Haftungsumfang

Eine Definition des Schadensbegriffs, wie sie in den Gefahrguttransportübereinkommen zu finden ist, enthält das Zweite Römer Haftungsabkommen nicht. Die Bestimmung des Haftungsumfangs bleibt daher weitgehend dem anzuwendenden nationalen Recht überlassen, welches nach den Regeln des internationalen Privatrechts zu ermitteln ist.[265]

a) Personenschäden

Das Abkommen erwähnt in seinen Art. 11 Abs. 2, Art. 14 und Art. 6 Abs. 2 die Haftung für Tod oder Körperverletzung („loss of life or personal injury"). Aus Art. 24 und 25 RöHaftAb ergibt sich, dass nur Schäden ersetzt werden, die Dritten auf der Erdoberfläche zugefügt werden, nicht dagegen Schäden, deren Haftung in einem Personenbeförderungsvertrag oder in arbeitsvertraglichen Regelungen geregelt ist. Ferner müssen diese Schäden nach Art. 1 Abs. 1 S. 2 RöHaftAb

[265] Kistler, S. 23.

eine unmittelbare Folge des in Art. 1 Abs. 1 S. 1 RöHaftAb umschriebenen Ereignisses sein.

Die Entscheidung, welche Schäden zu ersetzen sind sowie deren Art, Höhe und Berechnung richtet sich mangels Regelung im Abkommen selbst nach dem anzuwendenden nationalen Recht.[266]

b) Sachschäden

Die Haftung für Sachschäden („damage to property“) wird nur in Art. 14 RöHaftAb erwähnt. Wiederum werden nur Sachschäden Dritter auf der Erdoberfläche ersetzt, für die es keine vertragliche Regelung gibt und die unmittelbar durch das Ereignis verursacht wurden, Art. 24, 25 und Art. 1 Abs. 1 S. 2 RöHaftAb.

Ob auch reine Vermögensschäden, wie z.B. entgangener Gewinn, erfasst werden, lässt das Abkommen offen;[267] ebenso die Art, Höhe und Berechnung der Schadensersatzpflicht. Es muss somit wieder auf das anzuwendende nationale Recht zurückgegriffen werden.

6. Haftungsbeschränkung durch Haftungshöchstsummen

Das Zweite Römer Haftungsabkommen sieht in seinem Art. 11 die summenmäßige Beschränkung der Haftung des Haftpflichtigen vor. Die Einführung von Haftungshöchstsummen war bei der Erarbeitung des Ersten Römer Haftungsabkommens sehr umstritten, wurde aber schließlich mehrheitlich beschlossen.[268]

Anders als bei den Gefahrguttransportübereinkommen lag der grundsätzlichen Entscheidung für eine summenmäßige Haftungsbeschränkung u.a. der Gedanke zu Grunde, dass sich die Ersatzpflicht des Halters nicht auch auf Katastrophenschäden erstrecken soll.[269] Im Falle einer Katastrophe sollte der Halter durch die Haftungsbegrenzung davor bewahrt werden, sämtliche Schäden tragen zu müssen, die häufig auf andere Gefahrenquellen zurückzuführen sind als auf den Betrieb oder Flug des Luftfahrzeugs.[270] Überdies ermöglicht die Haftungsbeschränkung dem Halter die Versicherbarkeit seiner Haftungsrisiken.[271]

Das Recht zur Haftungsbeschränkung ist im Gegensatz zu den seerechtlichen Übereinkommen auch nicht an die Errichtung eines Haftungsfonds geknüpft.

---

[266] Kistler, S. 23.

[267] Der Wortlaut der verbindlichen englischen Fassung („damage to property“) scheint dagegen zu sprechen.

[268] Ausführlich dazu Riese, § 36 II; Kistler, S. 52.

[269] Kistler, S. 53.

[270] Kistler, S. 53.

[271] Riese, § 36 II; zustimmend aber kritisch bzgl. der Abwälzung der über den versicherten Betrag hinausgehenden Schadenskosten auf den Geschädigten, Kistler, S. 53.

a) Bemessungsgrundlage

Die Haftungshöchstsummen gelten nach Art. 11 Abs. 1 RöHaftAb pro Luftfahrzeug und pro Schadensereignis. Die unterschiedlichen Haftungshöchstsummen richten sich nach dem Gewicht der Luftfahrzeuge.[272] Unter Gewicht ist nach Art. 1 Abs. 3 RöHaftAb das Höchstgewicht des Luftfahrzeugs zu verstehen, das nach dem Lufttüchtigkeitszeugnis für den Abflug zugelassen ist, wobei die Wirkung von verwendetem Traggas unberücksichtigt bleibt.

Man hielt an dem Gewicht des schädigenden Luftfahrzeugs als Maßstab in Ermangelung eines besseren Kriteriums fest, da in der Regel schwerere Luftfahrzeuge eine größere Gefahrenquelle darstellen als leichtere Luftfahrzeuge und zudem die Halter von Großflugzeugen meist finanzkräftiger sind.[273]

b) Berechnung der Haftungshöchstsummen

Da das Zweite Römer Haftungsabkommen nicht speziell für Gefahrguttransporte entwickelt worden ist, wurde bei den Haftungshöchstsummen auch nicht auf deren Besonderheiten und mögliche Katastrophenschäden Rücksicht genommen.

Die Haftungshöchstsummen sind im Zweiten Römer Haftungsabkommen in fünf verschiedene Gewichtsklassen (Luftfahrzeuge bis 1.000 kg, von 1.001 kg – 6.000 kg, von 6.001 kg – 20.000 kg, von 20.001 kg – 50.000 kg und über 50.000 kg) eingeteilt. Die Frankenbeträge beziehen sich dabei nach Art. 11 Abs. 4 auf eine Währungseinheit von 65, 5 mg Gold von 900/1000 Feingehalt, die in runden Zahlen in die Landeswährung umgewandelt werden können.[274]

Danach beträgt die Haftungshöchstgrenze für Luftfahrzeuge mit einem Gewicht bis zu 1.000 kg 500.000 Franken, für Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von 1.001 kg – 6.000 kg 500.000 Franken zuzüglich 400 Franken für jedes Kilogramm Mehrgewicht über 1.000 kg, für Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von 6.001 kg – 20.000 kg 2.500.000 Franken zuzüglich 250 Franken für jedes Kilogramm Mehrgewicht über 6.000 kg, für Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von 20.001 kg – 50.000 kg 6.000.000 Franken zuzüglich 150 Franken für jedes Kilogramm Mehrgewicht über 20.000 kg und schließlich für Luftfahrzeuge mit einem Gewicht über 50.000 kg 10.500.000 Franken zuzüglich 100 Franken für jedes Kilogramm Mehrgewicht über 50.000 kg.

Das Montrealer Protokoll von 1978 ersetzt in seinem Art. III alle in Art. 11 RöHaftAb vorgesehen Höchstbeträge durch bedeutend höhere Beträge,

---

[272] Das Abstellen auf das Gewicht des Luftfahrzeugs ist vergleichbar mit dem Abstellen auf die Größe des Schiffes im HNS-Übereinkommen und im Ölhaftungsübereinkommen.

[273] Kritisch dazu Kistler, S. 54 f.; in Bezug auf das Erste Römer Haftungsabkommen von 1933 Riese, § 36 III 1.

[274] Die Umwandlung in andere Währungen als Goldwährungen erfolgt nach Art. 11 Abs. 4 RöHaftAb im Falle eines gerichtlichen Verfahrens in den Goldwert dieser Währungen im Zeitpunkt des Urteils oder im Falle des Artikels 14 im Zeitpunkt der Verteilung.

die sich nicht mehr auf den Goldgehalt einer Währungseinheit beziehen, sondern auf das Sonderziehungsrecht (SZR) des Internationalen Währungsfonds.[275] Die Haftungs-höchstsummen sind hier in nur vier verschiedene Gewichtsklassen eingeteilt (Luftfahrzeuge bis 2.000 kg, von 2.001 kg – 6.000 kg, von 6.001 kg – 30.000 kg und über 30.000 kg).

Danach beschränkt sich die Haftung für Luftfahrzeuge, deren Gewicht 2.000 kg oder weniger beträgt auf 300.000 SZR, für Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von 2.001 kg – 6.000 kg auf 300.000 SZR zuzüglich 175 SZR für jedes Kilogramm Mehrgewicht über 2.000 kg, für Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von 6.001 kg – 30.000 kg auf 1.000.000 SZR zuzüglich 62,5 SZR für jedes Kilogramm Mehrgewicht über 6.000 kg und schließlich für Luftfahrzeuge mit einem Gewicht über 30.000 kg auf 2.500.000 SZR zuzüglich 65 SZR für jedes Kilogramm Mehrgewicht über 30.000 kg.

Die Haftung für Personenschäden ist für jeden Getöteten oder Verletzten nach Art. 11 Abs. 2 RöHaftAb auf 500.000 Franken und nach der vom Montrealer Protokoll vorgesehenen Neufassung auf 125.000 SZR begrenzt.
Übersteigen die geltend gemachten Ansprüche die festgesetzten Höchstsummen, regelt sich ihre Herabsetzung nach Art. 14 RöHaftAb. Danach werden die Ansprüche für den Fall, dass ausschließlich eine Art von Schäden (Personen- oder Sachschäden) zu ersetzen ist, im Verhältnis ihrer Höhe herabgesetzt, Art. 14 lit. a) RöHaftAb.

Werden sowohl Ansprüche aus Personenschäden als auch aus Sachschäden geltend gemacht, genießen die Ansprüche aus Personenschäden den Vorrang. Artikel 14 lit. b) RöHaftAb bestimmt für diesen Fall, dass die Hälfte des zu verteilenden Gesamtbetrages vorzugsweise zur Deckung der Ansprüche aus Personenschäden zu verwenden ist. Reicht dieser Betrag nicht aus, wird er anteilig auf die Ansprüche verteilt. Die andere Hälfte des zu verteilenden Gesamtbetrages ist dann anteilig auf die Ansprüche aus Sachschäden sowie auf den noch ungedeckten Teil der Ansprüche aus Personenschäden zu verteilen.

Das Montrealer Protokoll (Art. IV) hat auch Art. 14 neu formuliert. Danach werden die Ansprüche aus Personenschäden noch stärker zu Lasten der Ansprüche aus Sachschäden privilegiert. Denn für den Fall, dass Ansprüche aus beiden Schadensarten geltend gemacht werden, sieht die Neufassung von Art. 14 lit. b) vor, dass der ganze zu verteilende Gesamtbetrag vorzugsweise zur anteiligen Deckung der Ansprüche aus Personenschäden zu verwenden ist. Nur dann, wenn

[275] Einzelheiten zur Umrechnung der Beträge von SZR in die Landeswährung sind in der vom Protokoll vorgesehenen Neufassung des Art. 11 Abs. 4 geregelt. Falls das Recht eines Staates, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, die Anwendung der Bestimmungen in Art. 11 Abs. 1, 2 und 4 verbietet, kann dieser Staat bei der Ratifizierung bzw. seinem Beitritt erklären, dass die Haftungshöchstsummen auf die Beträge beschränkt werden, die in Abs. 4 der Neufassung des Art. 11 genannt werden, wobei die dort aufgeführten Rechnungseinheiten wie im Römer Haftungsabkommen von 1952 auf den Feingoldgehalt abstellen.

noch ein Restbetrag übrig bleibt, wird dieser anteilig auf die Ansprüche aus Sachschäden verteilt.

Von der Einführung eines Maximalhaftungsbetrags wurde abgesehen, um auch für Luftfahrzeuge, die möglicherweise in der Zukunft eingesetzt werden und die bis dahin bekannten Luftfahrzeugstypen an Gewicht weit übertreffen, eine im Verhältnis zu ihrem Gewicht stehende Haftungssumme berechnen zu können.[276]

Auch wenn die im Montrealer Protokoll festgesetzten Haftungshöchstbeträge eine wesentliche Verbesserung zum Zweiten Römer Haftungsabkommen in der Fassung von 1952 darstellen, werden diese Beträge heute kaum noch angemessen sein.

c) Unbeschränkte Haftung bei absichtlicher Schadenszufügung oder unrechtmäßiger Benutzung des Luftfahrzeugs (Schwarzflug)

Der Halter haftet ausnahmsweise nach Art. 12 Abs. 1 RöHaftAb unbeschränkt, wenn der Geschädigte beweist, dass der Schaden durch eine mit Überlegung vorgenommene Handlung oder Unterlassung des Halters oder seiner Leute verursacht worden ist, in der Absicht einen Schaden herbeizuführen. Bei einer Handlung oder Unterlassung der Leute des Halters muss der Geschädigte überdies beweisen, dass diese in Ausführung ihrer Verrichtungen und im Rahmen ihrer Befugnisse gehandelt haben.

Man vermied es, bei der Formulierung des Art. 12 Abs. 1 RöHaftAb Verschuldensbegriffe wie Vorsatz oder Fahrlässigkeit zu benutzen, um einer unterschiedlichen Auslegung wegen der unterschiedlichen Bedeutung und Tragweite dieser Begriffe in den einzelnen Staaten vorzubeugen.[277]

Auf den ersten Blick scheint der Ausnahmetatbestand in Art. 12 Abs. 1 RöHaftAb überflüssig zu sein, da bereits Art. 9 S. 2 RöHaftAb vorsieht, dass Personen, die sich einer mit Überlegung vorgenommenen Handlung oder Unterlassung schuldig gemacht haben, in der Absicht einen Schaden zu verursachen, von dem Privileg, nur nach dem Abkommen zu haften, ausgeschlossen werden. Sie haften nach Art. 9 S. 2 RöHaftAb also zusätzlich nach dem anzuwendenden nationalen Recht, dass in den meisten Fällen eine unbeschränkte Haftung vorsieht. Für den Fall, dass das nationale Recht nur eine beschränkte Haftung vorsehen sollte, stellt Art. 12 Abs. 1 RöHaftAb dann klar, dass der Halter nach dem Abkommen unbeschränkt haftet.

Die Beweispflicht obliegt ausdrücklich dem Geschädigten. Die hohen Anforderungen an einen derartigen Beweis erschweren dem Geschädigten die Möglichkeit, eine unbeschränkte Haftung des Halters zu erreichen. Zudem genügt im Gegensatz zu den Gefahrguttransportübereinkommen der Nachweis nicht, dass

[276] Kistler, S. 58.
[277] Kistler, S. 59 f.

der Halter oder seine Leute bewusst leichtfertig gehandelt haben; denn für diesen Fall sieht das Abkommen keine Aufhebung der Haftungsbeschränkung vor. Ferner geht aus der Formulierung „durch“ hervor, dass die mit Überlegung vorgenommene Handlung oder Unterlassung für die Entstehung des Schadens kausal sein muss.[278]

Einen weiteren Fall der unbeschränkten Haftung enthält Art. 12 Abs. 2 RöHaftAb. Danach haftet unbeschränkt, wer sich eines Luftfahrzeugs auf unrechtmäßige Weise bemächtigt und es ohne Einverständnis des zur Benutzung Berechtigten benutzt (sogenannter Schwarzflug)[279]. Da die Haftungsbestimmungen des Abkommens und damit auch die Haftungshöchstgrenzen nach Art. 4 i.V.m. Art. 9 S. 1 RöHaftAb auch auf den nicht absichtlich handelnden Schwarzflieger anzuwenden sind, bedurfte es der besonderen Erwähnung in Art. 12 Abs. 2 RöHaftAb. Nur so ist sichergestellt, dass der Schwarzflieger nicht in den Genuss der begrenzten Haftung kommt.

7. Sicherstellung der Haftpflichtansprüche

Die Sicherstellung der Haftpflichtansprüche ist anders als noch im Ersten Römer Haftungsabkommen in den Art. 15 bis 18 RöHaftAb nicht als Pflicht, sondern nur als Option ausgestaltet.[280] Bei dieser Lösung bleibt es auch nach der im Montrealer Protokoll vorgesehenen Neufassung, Art. VI MP.

Nach Art. 15 Abs. 1 RöHaftAb kann jeder Vertragsstaat verlangen, dass der Halter eines ausländischen Luftfahrzeugs für die in seinem Gebiet eintretenden ersatzfähigen Schäden bis zu den nach Art. 11 festgesetzten Haftungsgrenzen gegen Haftpflicht versichert ist. Es bleibt somit den überflogenen Vertragsstaaten überlassen, von den Haltern ausländischer Luftfahrzeuge Sicherstellungen im Sinne dieses Abkommens zugunsten der möglichen Geschädigten zu verlangen.

Das Haftungssystem des Abkommens wird durch diese Vorschrift unvollständig und stellt gegenüber seinem Vorgänger eine Verschlechterung dar, denn nur eine Pflicht zur Versicherung garantiert die Deckung der möglichen Ersatzansprüche Dritter.[281] Zudem sieht weder das Abkommen noch das Protokoll von 1978 die Errichtung eines zusätzlichen Fonds vor, der die Ersatzansprüche Dritter gegen einen nicht versicherten und zahlungsunfähigen Halter auffangen könnte.

Man entschied sich dennoch für diese Lösung, weil bei der Erarbeitung des Abkommens nur ein Teil der Länder eine Sicherstellungspflicht in ihrer Rechtsordnung vorsah und die Verfasser deshalb der Ansicht waren, der überflogene

[278] Kistler, S. 61.
[279] Zur Haftung des Schwarzfliegers nach Art. 4 RöHaftAb siehe 2. Teil D III 2.
[280] Das Erste Römer Haftungsabkommen von 1933 sah eine obligatorische Sicherstellung der Haftpflichtforderungen vor und drohte für den Fall einer ungenügenden oder fehlenden Garantie den Entfall der Haftungsbeschränkung an, dazu Riese § 37 I.
[281] So auch Kistler, S. 68.

Staat sei am besten in der Lage über die Zweckmäßigkeit einer Sicherstellungspflicht zu entscheiden.[282]

Im Gegensatz zu den Gefahrguttransportübereinkommen war es zudem nicht Ziel des Abkommens, die Deckung für Katastrophenschäden zu gewährleisten, die in der Regel sehr viel höhere Schäden verursachen, so dass eine Versicherungspflicht unumgänglich ist, wenn man die tatsächliche Entschädigung Dritter garantieren will.

a) Art und Umfang der Sicherstellung

Macht ein Vertragsstaat von seinem Recht nach Art. 15 Abs. 1 RöHaftAb Gebrauch, kann der Halter eines ausländischen Luftfahrzeugs dem Verlangen durch eine Versicherung nachkommen oder aber nach Art. 15 Abs. 4 RöHaftAb auch durch Hinterlegung von Bargeld, die Sicherheit einer Bank oder durch eine Sicherheit des Vertragsstaates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, sofern die genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

Das Montrealer Protokoll streicht in seiner Neufassung des Art. 15 die Absätze 2 bis 6 und Abs. 9 ersatzlos, lässt aber gleichzeitig mit der Formulierung „Versicherung oder eine andere Garantie“ in Abs. 1 Raum für die verschieden Arten der Sicherheitsleistung. Zudem wird durch Art. V des Protokolls im gesamten dritten Kapitel des Römer Haftungsabkommens der Begriff „Sicherheit bzw. Sicherstellung“ („Security“) durch den Begriff „Garantie“ („Guarantee“) ersetzt.

Die geleistete Sicherheit muss sich nach Art. 17 Abs. 2 S. 1 RöHaftAb auf die für den Halter nach Art. 11 RöHaftAb festgesetzte Haftungshöchstsumme erstrecken und dient nach Art. 17 Abs. 1 und Art. 18 RöHaftAb ausdrücklich und vorzugsweise zur Befriedigung der Ansprüche, die geschädigten Drittpersonen nach dem Abkommen zustehen.[283]

Handelt es sich um den Halter von zwei oder mehreren Luftfahrzeugen, muss sich die Sicherheit auf den Gesamtbetrag der Höchstbeträge seiner beiden schwersten Luftfahrzeuge erstrecken, Art. 17 Abs. 2 S. 2 RöHaftAb. Sobald der Halter Kenntnis von einem Anspruch erhält, ist jedoch nach Art. 17 Abs. 3 RöHaftAb die Gesamtsumme der Sicherheit von der in Abs. 2 geforderten Summe auf den Forderungsbetrag bis zur vorgesehenen Haftungsgrenze zu erhöhen. Diese erhöhte Sicherheit muss er bis zur Erledigung aller Ansprüche aufrechterhalten.

Eine Befreiung von der verlangten Sicherstellung für Staatsflugzeuge[284] ist nicht vorgesehen, erübrigt sich aber auch deshalb, weil die Stellung einer Sicher-

[282] Dazu ausführlich Kistler, S. 69.

[283] Art. 17 Abs. 1 RöHaftAb bezieht sich auf die drei in Art. 15 Abs. 4 RöHaftAb genannten Sicherheiten. Art. 18 RöHaftAb bezieht sich auf die Versicherung.

[284] Militär-, Zoll- oder Polizeiluftfahrzeuge fallen nicht darunter, da sie nach Art. 26 RöHaftAb vom Abkommen nicht erfasst werden.

heit durch den Vertragsstaat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, was bei Staatsluftfahrzeugen in der Regel der Fall sein wird, nach Art. 15 Abs. 4 lit. c) RöHaftAb sowieso zulässig ist. In diesem Fall handelt es sich dann um eine Selbstversicherung.

b) Nachweis einer ausreichenden Deckung und Anerkennung

Nach Art. 15 Abs. 5 und 6 RöHaftAb kann der überflogene Staat verlangen, dass das Luftfahrzeug eine von dem Versicherer ausgestellte Bescheinigung mit sich führt oder eine beglaubigte Kopie bei der zuständigen Behörde[285] oder bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt, die den Abschluss der erforderlichen Versicherung sowie die Zahlungsfähigkeit des Versicherers bestätigt und die versicherten Personen benennt.[286]

Bei berechtigten Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Versicherers oder der Bank kann der überflogene Staat einen zusätzlichen Nachweis der Zahlungsfähigkeit verlangen, Art. 15 Abs. 7 lit. a) RöHaftAb.

Die Versicherung ist nach Art. 15 Abs. 2 lit. a) RöHaftAb grundsätzlich als ausreichend anzuerkennen, wenn sie den Bestimmungen dieses Abkommens entspricht. Voraussetzungen und Verweigerungsmöglichkeiten der Anerkennung sind in Art. 15 Abs. 2, 3 und 7 lit. b) RöHaftAb genauer geregelt.[287]

Die Neufassung des Art. 15 durch das Montrealer Protokoll vereinfacht die Bestimmungen zum Nachweis einer ausreichenden Deckung. Nach Art. 15 Abs. 1 S. 2 RöHaftAb n.F. muss der Halter auf Verlangen des überflogenen Staates den Nachweis einer Garantie, wie sie in Art. 15 Abs. 1 S. 1 RöHaftAb n.F. gefordert wird, mitführen. Hat der überflogene Vertragsstaat Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Versicherers oder des Sicherheitsleistenden, kann er nach Art. 15 Abs. 2 RöHaftAb n.F. jederzeit Auskunft von den dort genannten Staaten verlangen.

Bestimmungen über die Anerkennung des Nachweises sind in der Neufassung des Montrealer Protokolls nicht mehr vorgesehen.

c) Einwendungen des Versicherers oder des Sicherheitsleistenden

Die Anwendbarkeit der Bestimmungen über die Beschränkung der Einwendungen in Art. 16 RöHaftAb setzt voraus, dass der überflogene Staat, in welchem der

[285] Die zuständige Behörde wird in Art. 15 Abs. 9 RöHaftAb als die zur Überwachung der Geschäftstätigkeit der Versicherer zuständige Behörde der höchsten politischen Abteilung dieses Staates definiert.

[286] Der Nachweis einer ausreichenden Deckung ist in Art. 15 Abs. 5 bis 7 RöHaftAb detailliert geregelt.

[287] Ausführlich zur Anerkennung Kistler, S. 73 ff.

Schaden eingetreten ist, von dem ihm in Art. 15 Abs. 1 RöHaftAb zugestandenen Recht Gebrauch gemacht hat.

Ist dies der Fall, steht dem Versicherer oder Sicherheitsleistenden nach Art. 16 Abs. 1 RöHaftAb das Recht zu, sowohl die Einwendungen, die dem Halter nach dem Abkommen zustehen, als auch die Einwendung der Fälschung (der Versicherungsbescheinigung) vorzubringen.[288]

Überdies kann er einwenden, dass der Schaden außerhalb des zeitlichen Geltungsbereichs des Sicherstellungsvertrags oder außerhalb der im Vertrag vorgesehenen örtlichen Grenzen entstanden ist, es sei denn, die Überschreitung der örtlichen Grenzen ist auf höhere Gewalt, auf eine nach den Umständen gebotene Beistandsleistung oder auf fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation zurückzuführen, Art. 16 Abs. 1 lit. a) und b) RöHaftAb.

d) Direktanspruch gegen den Versicherer oder Sicherheitsleistenden

Unter bestimmten Voraussetzungen kann der Geschädigte nach Art. 16 Abs. 5 RöHaftAb unmittelbar gegen den Versicherer oder den Sicherheitsleistenden vorgehen.[289] Unbeschadet eines unmittelbaren Klagerechts nach der für den Versicherungs- oder Sicherstellungsvertrag maßgebenden Rechtsordnung, kann der Geschädigte diesen Direktanspruch geltend machen, wenn die Wirksamkeit der Sicherstellung trotz der zugelassenen Einwendungen nach Art. 16 Abs. 1 RöHaftAb fortdauert und über den Halter Konkurs eröffnet wird. Das direkte Forderungsrecht des Geschädigten gegen den Versicherer ist somit anders als bei den Gefahrguttransportübereinkommen an den Konkurs des Halters geknüpft.

Der Versicherer oder Sicherheitsleistende kann sich zudem neben den zugelassenen Einwendungen nicht auf irgendwelche Nichtigkeitsgründe oder auf eine rückwirkende Vertragsaufhebung berufen, Art. 16 Abs. 6 RöHaftAb.

8. Rückgriffsrecht des Luftfahrzeughalters

Nach Art. 10 RöHaftAb bleiben die Rückgriffsrechte eines nach diesem Abkommen Haftpflichtigen gegen andere Personen unberührt.

Die Rückgriffsansprüche richten sich meist nach dem Montrealer Übereinkommen, u.U. auch nach dem Warschauer Abkommen, und ergänzend nach dem vom internationalen Privatrecht berufenen nationalen Recht.

---

[288] Einzelheiten dazu sind in Art. 16 Abs. 1 lit. a) und b) RöHaftAb geregelt. Siehe auch Kistler, S. 81.

[289] Die Bestimmungen über den Direktanspruch bleiben inhaltlich unverändert in der Neufassung des Protokolls bestehen, Art. VII MP.

Rückgriffsrechte des Versicherers oder des Sicherheitsleistenden bleiben ebenfalls nach Art. 16 Abs. 7 RöHaftAb bzw. nach Art. 16 Abs. 5 der Neufassung durch das Montrealer Protokoll unberührt.

9. Zusammenstoß von Flugzeugen

Stoßen zwei oder mehrere Luftfahrzeuge im Fluge zusammen, behindern sie einander und entsteht daraus einem unbeteiligten Dritten auf der Erdoberfläche ein Schaden oder verursachen zwei oder mehrere Luftfahrzeuge gemeinsam einen solchen Schaden, dann gilt der Schaden als von jedem dieser Luftfahrzeuge verursacht und jeder Halter der beteiligten Luftfahrzeuge haftet den Drittpersonen gegenüber nach den Vorschriften des Abkommens bis zu den darin vorgesehenen Haftungsgrenzen, Art. 7 RöHaftAb.

Nach Art. 13 Abs. 2 RöHaftAb hat der Geschädigte in Fällen des Art. 7 RöHaftAb Anspruch auf Ersatz bis zur Summe der für die betreffenden Luftfahrzeuge festgelegten Höchstbeträge. Ausnahmsweise findet also eine Kumulation der Höchstbeträge statt und die Schäden werden bis zur Summe aller Höchstbeträge gedeckt. Allerdings haftet der einzelne Halter nicht über die für sein Luftfahrzeug nach Art. 11 Abs. 1 RöHaftAb geltende Haftungsgrenze hinaus, es sei denn, er haftet nach den Bestimmungen des Art. 12 RöHaftAb unbeschränkt.

Stoßen die Luftfahrzeuge desselben Halters zusammen, sind die Höchstbeträge gleichwohl zu addieren.[290] Ansprüche wegen Personenschäden sind dagegen weiterhin nach Art. 11 Abs. 2 RöHaftAb auf maximal 500.000 Franken bzw. 125.000 SZR pro Person beschränkt.[291]

Das Recht der Halter untereinander Rückgriff zu nehmen wird durch das Abkommen nach Art. 10 RöHaftAb nicht berührt.[292]

III. Gesamtschuldnerische Haftung/(Mit-) Haftung anderer Beteiligter

1. Kurzfristige Gebrauchsüberlassung

Artikel 3 S. 1 RöHaftAb sieht für den Fall, dass der Halter das ausschließliche Recht zur Benutzung des Luftfahrzeugs für höchstens 14 Tage erworben hat, eine gesamtschuldnerische Haftung des Halters und der Person, von der sich das Benutzungsrecht ableitet, vor.

[290] Kistler, S. 64.
[291] Kistler, S. 65.
[292] Siehe 2. Teil D II 8.

Sinn und Zweck des Art. 3 RöHaftAb ist es, für die Fälle der kurzfristigen Gebrauchsüberlassung, wie z.B. Miete, Leihe usw., einen wirksamen Schutz für die Geschädigten durch einen zusätzlichen Haftpflichtigen zu gewährleisten.[293] Sowohl der Halter als auch die Person, von der sich das Benutzungsrecht ableitet, haften nur nach den Bestimmungen und innerhalb der Haftungsgrenzen dieses Abkommens, es sei denn, sie handelten absichtlich, Art. 3 S. 2 i.V.m. Art. 9 RöHaftAb.

Artikel 13 Abs. 1 RöHaftAb stellt dabei klar, dass die Geschädigten insgesamt keinen höheren Betrag beanspruchen können, als nach den Bestimmungen dieses Abkommens ein einziger Haftpflichtiger zu leisten hätte. Eine Kumulation der Haftungshöchstbeträge findet also nicht statt. Der Geschädigte kann sich jedoch aussuchen, gegen wen er seinen Anspruch geltend machen möchte. Im Falle des Verlusts der Haftungsbeschränkung bei einem der Gesamtschuldner kann der Geschädigte die über die Höchstgrenze hinausgehende Summe allerdings nur von dem unbeschränkt Haftenden verlangen.[294]

Nach Art. 8 RöHaftAb können die nach Art. 3 Haftpflichtigen dieselben Einwendungen geltend machen wie der Halter. Eine Sicherstellungspflicht besteht für den Halter i.S.d. Art. 3 S. 1 RöHaftAb nicht.[295]

2. Unrechtmäßige Benutzung

Benutzt jemand ein Luftfahrzeug ohne Einverständnis desjenigen, dem die Verfügungsgewalt über dieses Luftfahrzeug zusteht, so haftet letzterer neben dem unrechtmäßigen Benutzer gesamtschuldnerisch, Art. 4 S. 1, 1. HS RöHaftAb.

Auch hier sollte der Schutz des Geschädigten durch die gesamtschuldnerische Haftung verbessert werden.[296] Der Inhaber der Verfügungsgewalt hat aber nach Art. 4 S. 1, 2. HS RöHaftAb die Möglichkeit, sich von der gesamtschuldnerischen Haftung zu befreien, indem er beweist, dass er die erforderliche Sorgfalt zur Verhütung einer solchen Benutzung des Luftfahrzeugs angewendet hatte.[297] Gelingt ihm dieser Beweis, haftet der unberechtigte Benutzer allein.

Eine unberechtigte Benutzung (Schwarzflug) liegt immer dann vor, wenn jemand sich des Luftfahrzeugs auf unrechtmäßige Weise bemächtigt hat und es ohne Einwilligung des Berechtigten gebraucht (z.B. Diebstahl, Flugzeugentführung). Aber auch dann, wenn der Mieter, Entleiher etc. das Luftfahrzeug für vertraglich nicht vorgesehene Zwecke verwendet, es über den vereinbarten Zeitpunkt hinaus benutzt oder eine Hilfsperson das Luftfahrzeug außerhalb des Rahmens

[293] Kistler, S. 34.
[294] Kistler, S. 64.
[295] Siehe auch Kistler, S. 71.
[296] Kistler, S. 30.
[297] Zu den Anforderungen an die Sorgfaltspflicht ausführlich Kistler, S. 36 f.

ihrer Befugnisse und der ihr übertragenden Verrichtung benutzt, ist eine unberechtigte Benutzung i.S.d. Art. 4 RöHaftAb zu bejahen.[298]
Sowohl der unrechtmäßige Benutzer als auch der Verfügungsberechtigte haften nach Art. 4 S. 2 i.V.m. Art. 9 RöHaftAb ausschließlich nach diesem Abkommen, es sei denn, sie hatten die Absicht einen Schaden zu verursachen. Um das unbefriedigende Ergebnis zu vermeiden, dass der unrechtmäßige Benutzer auch in den Genuss der Haftungsbeschränkung kommt, sieht Art. 12 Abs. 2 RöHaftAb als lex specialis zu Art. 9 dessen unbeschränkte Haftung vor. Der unrechtmäßige Benutzer haftet also immer unbeschränkt. Allerdings haftet er weiterhin nur nach der Haftungsordnung des Abkommens und nicht zusätzlich nach dem anwendbaren nationalen Recht.[299]

Der Inhaber des Verfügungsrechts haftet dagegen nur innerhalb der für sein Luftfahrzeug vorgesehenen Haftungsgrenzen, Art. 4 S. 2 i.V.m. Art. 9 RöHaftAb. Das Verbot der Kumulation der Haftungshöchstbeträge nach Art. 13 Abs. 1 RöHaftAb ist auch auf die nach Art. 4 RöHaftAb haftpflichtigen Personen anzuwenden.

Überdies stehen ihnen nach Art. 8 RöHaftAb dieselben Einwendungen wie dem Halter zu, und es trifft sie keine Sicherstellungspflicht.

IV. Aktivlegitimation

Die Frage, wem ein Ersatzanspruch zusteht, wird durch das Abkommen nicht ausdrücklich geregelt. Der Kreis der möglichen Anspruchsberechtigten ergibt sich aber aus den Personen[300], die nach diesem Übereinkommen einen Schaden erlitten haben.[301]

Wer im Einzelfall aktivlegitimiert ist, z.B. ob nur dem unmittelbar Geschädigten selbst oder auch seinem unterhaltsberechtigten nahen Angehörigen ein Ersatzanspruch zusteht, bestimmt sich nach der anwendbaren nationalen Rechtsordnung.[302]

---

[298] Kislter, S. 36 und erläuternd auf S. 63; Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 432.
[299] Siehe auch Kistler, S. 62.
[300] Der Begriff „Person“ bedeutet nach Art. 30 RöHaftAb jede natürliche oder juristische Person einschließlich eines Staates.
[301] Kistler, S. 25.
[302] Kistler, S. 25 f.

V. Verjährungs- und Anzeigefrist

1. Verjährungsfrist

Nach Art. 21 Abs. 1 RöHaftAb verjähren die Ersatzansprüche mit Ablauf von zwei Jahren. Für die Berechnung der Frist kommt es nicht auf die Kenntnis des Schadens, dessen Umfang oder der Person des Haftpflichtigen an, sondern allein auf den Zeitpunkt des schadensverursachenden Ereignis. Die Gründe für die Hemmung oder Unterbrechung der zweijährigen Verjährungsfrist richten sich nach der lex fori, Art. 21 Abs. 2 S. 1 RöHaftAb.

Nach Art. 21 Abs. 2 S. 2 RöHaftAb erlischt das Recht auf Klageerhebung spätestens nach Ablauf von drei Jahren seit dem schädigenden Ereignis. Allerdings ergibt sich aus der Formulierung („Recht auf Klageerhebung"), dass der Geschädigte, der innerhalb dieser drei Jahre einen Prozess angestrengt hat, diesen Prozess fortführen kann und seine geltend gemachten Ansprüche behält.[303]

2. Anzeigefrist

Für den Fall der gleichzeitigen Schädigung mehrerer Personen wird die in Art. 19 RöHaftAb vorgesehene Pflicht relevant, innerhalb von sechs Monaten vom Zeitpunkt des schadensverursachenden Ereignisses an Klage zu erheben oder Anzeige der Ersatzforderung zu erstatten. Versäumt ein Anspruchsberechtigter diese sechsmonatige Anzeigefrist, so beschränkt sich sein Ersatzanspruch nur noch auf den nicht ausgeschütteten Restbetrag, der nach Befriedigung aller innerhalb dieser Frist geltend gemachten oder angezeigten Ansprüche noch übrig bleibt. Für den Fall, dass die nachträglich geltend gemachten Ansprüche den verbliebenen Restbetrag übersteigen und sowohl auf Personen- als auch auf Sachschäden beruhen, ist Art. 14 RöHaftAb entsprechend anzuwenden.[304]

Dagegen ist die Aufteilung des Restbetrages unklar für den Fall, dass zwei oder mehrere Anspruchsberechtigte ihre Ansprüche erst nach der sechsmonatigen Anzeigefrist und zudem in gewissem zeitlichem Abstand voneinander geltend machen.[305]

---

[303] Kistler, S. 85.

[304] Kistler, S. 85. Zur Herabsetzung der Ansprüche nach Art. 14 RöHaftAb siehe 2. Teil D II 6 b).

[305] Kistler, S. 85.

VI. Zukunft des Zweiten Römer Haftungsabkommens

Die geringe Zahl der Ratifikationen des Montrealer Protokolls zeigt, dass dem Römer Haftungsabkommen in der jetzigen Fassung auch in Zukunft kein Erfolg beschieden sein wird. Aus deutscher Sicht bestehen insoweit Bedenken, als dass die Beschränkung der Haftung des Halters nur bei dessen Vorsatz, nicht aber auch bei dessen bewusster Leichtfertigkeit wegfällt.[306]

Für die Erneuerung des Zweiten Römer Haftungsabkommens von 1952 wurde daher eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die einen Entwurf für ein Protokoll erarbeitet hat. Dieser Entwurf sieht die Einführung eines zusätzlichen Entschädigungsmechanismus (Supplementary Compensation Mechanism (SCM)) vor, der Entschädigung für die über die Haftungsgrenze des Halters hinausgehenden Schäden zahlen soll, wobei die maximale Entschädigungssumme pro Ereignis bei 3 Billionen Sonderziehungs-rechten liegen soll.[307] Dabei ist allerdings zu beachten, dass nach dem Entwurf des Protokolls der SCM nur in Fällen eingreift, in denen der Schaden durch eine terroristische Handlung verursacht wurde, nicht dagegen bei Schäden, die durch gewöhnliche Risiken verursacht wurden. Der SCM soll durch die Nutzer des Lufttransports (Passagiere ebenso wie Speditionsunternehmen) gespeist werden.[308]

Eine weitere Idee ist die Aufteilung des Haftungsabkommens von 1952 in zwei voneinander unabhängige Abkommen, von denen das eine Abkommen die Haftung für allgemeine Risiken regelt, das andere die Haftung für Terrorrisiken.[309] Ein Ende der Diskussionen ist noch nicht abzusehen.

---

[306] Siehe dazu erläuternd Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 429.

[307] http://www.icao.int/icdb/HTML/English/Representative%20Bodies/Council/Working%20Papers%20by%20Session/174/C.174.WP.12391.EN/C.174.WP.12391.EN.HTM (Stand: 08.08.2010).

[308] http://www.icao.int/icdb/HTML/English/Representative%20Bodies/Council/Working%20Papers%20by%20Session/174/C.174.WP.12391.EN/C.174.WP.12391.EN.HTM (Stand: 08.08.2010).

[309] Appendix A, http://www.icao.int/icdb/HTML/English/Representative%20Bodies/Council/Working%20Papers%20by%20Session/174/C.174.WP.12391.EN/C.174.WP.12391.EN.HTM (Stand: 08.08.2010).

E. Sondervorschriften für die Haftung bei der Beförderung von Öl

I. Überblick

Auslöser für die Schaffung eines internationalen zweistufigen Haftungs- und Entschädigungssystems für Ölverschmutzungsschäden durch Tankerunfälle war die Ölkatastrophe, die der Unfall des liberianischen Tankers „Torrey Canyon“[310] im März 1967 an der britischen und französischen Kanalküste verursacht hatte.[311] Damals wurde zum ersten Mal offenkundig, dass es an einer internationalen Haftungsordnung mangelte, die eine angemessene Entschädigung von Opfern solcher Katastrophen gewährleistet.[312]

Bereits zwei Jahre nach dem Unfall wurde am 29. November 1969 das „Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden“ (Ölhaftungsübereinkommen von 1969 oder auch CLC) auf der Staatenkonferenz in Brüssel unter der Schirmherrschaft der IMCO[313] verabschiedet.[314] Es trat am 19. Juni 1975 in Kraft.[315]

Im Jahre 1971 wurde als Ergänzung des Ölhaftungsübereinkommens am 18. Dezember das „Internationale Übereinkommen über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden“ (Fondsübereinkommen von 1971) beschlossen, welches 1978 in Kraft trat.[316]

Gleichzeitig wurden auf freiwilliger Basis von den Schiffseigentümern und der Ölindustrie zwei privatrechtliche Verträge, nämlich das „Tanker Owners` Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution“ (TOVALOP) vom

---

[310] Als Folge des Unfalls flossen mehr als 80.000 t Öl ins Meer. Einzelheiten zu dem Unfall ausführlich bei Romero Lares, S. 26 f.; Hwang, S. 2 ff.

[311] Denkschrift zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und Fondsübereinkommen von 1971, BT-Drucks. 7/2299, S. 58; Schneider, TranspR 1985, 41; Renger, TranspR 1993, 132; Ganten, Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden aus Tankerunfällen, S. 3.

[312] Herber, RabelsZ 1970, 223; Schneider, TranspR 1985, 41; Denkschrift zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und Fondsübereinkommen von 1971, BT-Drucks. 7/2299, S. 58.

[313] Die Inter-Governmental Maritime Consultative Organization ist eine Seerechtsorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in London. Seit 1982 wird sie International Maritime Organization (IMO) genannt.

[314] Das Ölhaftungsübereinkommen von 1969 ist abgedruckt in BGBl. 1975 II, S. 305 ff. Es wird in der deutschen Literatur sowie international auch häufig nach dem englischen Namen „Civil Liability Convention“ mit CLC abgekürzt.
Zur Entstehung und Problematik des Ölhaftungsübereinkommens ausführlich Herber, RabelsZ 1970, 224 ff; Romero Lares, S. 27 ff.

[315] http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (Stand: 08.08.2010).

[316] Das Fondsübereinkommen von 1971 ist abgedruckt in BGBl. 1975 II, S. 320 ff.

07.01.1969 und der „Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution“ (CRISTAL) vom 14.01.1971, abgeschlossen,[317] die ein den Übereinkommen ähnliches Haftungs- und Entschädigungssystem auf privatrechtlicher Ebene vorsehen und ursprünglich nur als Übergangslösung bis zur weltweiten Geltung des Haftungsübereinkommens gedacht waren.[318] Allerdings sind die beiden privatrechtlichen Verträge TOVALOP und CRISTAL ab dem 20. Februar 1997, nach Inkrafttreten des Haftungs- und Fondsübereinkommens von 1992 im Mai 1996, nicht erneuert und dadurch hinfällig geworden.[319]

Das Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und das Fondsübereinkommen von 1971 wurden im Laufe der Jahre immer wieder durch verschiedene Änderungsprotokolle reformiert. Das erste Protokoll von 1976 ersetzte den Goldfranken, in dem die Haftungssumme ausgedrückt war, durch das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds.[320] Es trat am 08.04.1981 in Kraft.[321]

Die Protokolle von 1984 enthielten neben einigen anderen Änderungen insbesondere die Erhöhung der bisherigen Haftungs- und Entschädigungsbeträge als Folge des Unfalls des Tankers „Amoco Cadiz“, sind aber mangels ausreichender Ratifikationen nie in Kraft getreten.[322]

Alle in den Protokollen von 1984 vorgesehenen Änderungen wurden jedoch von den Protokollen von 1992[323] übernommen, die am 30.05.1996 in Kraft getreten sind.[324] Die Protokolle von 1992 hatten allein den Zweck, die hohen Inkrafttretens-voraussetzungen der Protokolle von 1984 abzuschwächen, damit die in den Protokollen von 1984 enthaltenen Verbesserungen endlich in Kraft treten konnten.[325] Denn in den Schlussbestimmungen der Protokolle von 1984 wurde das Inkrafttreten der Änderungsprotokolle an das Erreichen von Öl-Mindestimportmengen in wenigen Ländern geknüpft, welche ohne den Beitritt der USA und den Beitritt Japans nicht möglich war.[326] Nachdem sich aber der Kongress der USA nach dem Unfall der „Exxon Valdez“ vor der Küste Alaskas im

---

[317] Eine kurze Darstellung von TOVALOP findet sich bei Herber, RabelsZ 1970, 223 (246 ff.). Zu TOVALOP und CRISTAL Bloodworth, Journal of Land Use and Environmental Law 1998, 443 (445 ff.); Romero Lares, S. 31 f., 37 f.

[318] Romero Lares, S. 26; Hoche, S. 40 f.

[319] Bloodworth, Journal of Land Use and Environmental Law 1998, 443 (444); Ganten, TranspR 1997, 397 (400); Zhu, S. 10.

[320] BGBl. 1980 II, S. 721 ff.; dazu Romero Lares, S. 48 Fn. 81.

[321] http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (Stand: 08.08.2010).

[322] Romero Lares, S. 25, 41 ff., 47 f.; Ganten, TranspR 1997, 397 (398); Schneider, TranspR 1985, 41 (42).
Die im Protokoll von 1984 beschlossenen Änderungen sind aufgeführt bei Brunn, VersR 1984, 908 (910); Schneider, TranspR 1985, 41 (42 ff.); Ganten, Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971, S. 9 ff.; Ganten, TranspR 1997, 397 (398).

[323] Abgedruckt in BGBl. 1994 II, S. 1152 ff. und 1169 ff.

[324] Ganten, TranspR 1997, 397 (398).

[325] Ganten, TranspR 1997, 397 (398); Romero Lares, S. 52.

[326] Erläuternd Romero Lares, S. 48; Ganten, TranspR 1997, 397 (398).

Jahre 1989 für einen nationalen Alleingang, nämlich den „Oil Pollution Act" von 1990, entschieden hatte und die zweite große Ölimportnation Japan befürchtete, einen zu hohen Beitragsanteil zum Fonds leisten zu müssen, war offensichtlich, dass die Protokolle unter diesen Voraussetzungen nicht mehr Kraft treten würden.[327]

Neben der Änderung der Inkrafttretensvoraussetzungen enthalten die Protokolle von 1992 auf Drängen der japanischen Delegation die Einführung einer Höchstquote für Beiträge zum Fonds für einen einzelnen Mitgliedstaat, die allerdings nur bis November 1998 Geltung hatte[328].

Die neu gefassten Übereinkommen werden als das Ölhaftungsübereinkommen von 1992 und das Fondsübereinkommen von 1992 bezeichnet und bilden das heutige Regelwerk des zweistufigen internationalen Haftungssystems für Ölverschmutzungs-schäden durch Tankerunfälle.[329] Die beiden Übereinkommen sind eng miteinander verbunden, da nach Art. 28 Abs. 4 des Fondsprotokolls von 1992 Staaten dem Fondsübereinkommen nur beitreten können, wenn sie gleichzeitig dem Ölhaftungsübereinkommen beigetreten sind und nach Art. 30 Abs. 2 des Fondsprotokolls das Inkrafttreten des Fondsprotokolls an das Inkrafttreten des Haftungsübereinkommens von 1992 gebunden ist.

Durch den Unfall der „Erika" im Dezember 1999 zeigte sich abermals, dass die Haftungsbeträge zu niedrig waren. Als Reaktion darauf wurde zunächst die Erhöhung der bisherigen Haftungs- und Entschädigungsbeträge um ca. 50 % beschlossen.[330] Seit der Neufassung der beiden Übereinkommen durch die Protokolle von 1992 können Erhöhungen der Haftungs- und Entschädigungssummen

---

[327] Ganten, TranspR 1997, 397 (398). Zum Exxon Valdez-Unfall und Oil Pollution Act Romero Lares, S. 48 ff.

[328] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 8. Nach Art. 26 Fondsprotokoll, Art. 36ter Abs. 1 Fondsübereinkommen ist der Gesamtbetrag der Jahresbeiträge für einen einzelnen Mitgliedstaat auf 27, 5 % begrenzt. Diese Bestimmung soll aber nach Art. 36ter Abs. 4 nur Anwendung finden bis die Menge von 750 Millionen Tonnen beitragspflichtigen Öls erreicht ist oder fünf Jahre nach Inkrafttreten des Fondsprotokolls von 1992 verstrichen sind. Im November 1998 hat sich die erstgenannte Voraussetzung erfüllt.
Die Einführung einer Höchstquote garantierte der japanischen Regierung, dass sie während der ersten Jahre nach dem Inkrafttreten des Fondsprotokolls gegen sehr hohe Beitragszahlungen geschützt sein würde und ermöglichte dadurch eine frühe japanische Ratifikation (Jacobsson, ebd.).

[329] Romero Lares, S. 25 und 58; Art. 11 Abs. 2 des Protokolls von 1992 zur Änderung des Ölhaftungsübereinkommens von 1969 (BGBl. 1994 II, S. 1160) und Art. 27 Abs. 2 des Protokolls von 1992 zur Änderung des Fondsübereinkommens von 1971 (BGBl. 1994 II, S. 1180).
Das phasenweise Inkrafttreten der Protokolle von 1992 hatte zur Folge, dass in einer Übergangszeit die Originalfassungen der Übereinkommen neben den Fassungen der Protokolle von 1992 anwendbar waren. Diese Übergangszeit und die daraus resultierende komplizierte Rechtslage endeten erst mit Erfüllung der in Art. 31 des Fondsprotokolls von 1992 (BGBl. 1994 II, S. 1183) genannten Voraussetzungen. Am 15. Mai 1998 erfolgte die Trennung der beiden Systeme. Ausführlich dazu Ganten, TranspR 1997, 397 (398, 400); Romero Lares, S. 53.

[330] Romero Lares, S. 54 f.

in vereinfachter Form durch ein besonderes Änderungsverfahren bis zum Dreifachen der Höchstbeträge aus den Protokollen von 1992 von einer Zweidrittelmehrheit der anwesenden Vertragsstaaten beschlossen werden.[331]

Schließlich wurde nach dem Unfall des Tankers „Prestige" im November 2002 das „Protokoll zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden" im Mai 2003 verabschiedet.[332] Ziel des Protokolls von 2003 ist die Errichtung eines neuen Internationalen Zusatzentschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden, der neben der regulären Haftung des Schiffseigentümers sowie den Entschädigungsbeträgen des Fonds von 1992 zusätzliche Entschädigungsmittel bereitstellen soll.[333]

Die Mitgliedschaft zu dem Protokoll von 2003 steht nach dessen Art. 19 Abs. 3 nur den Vertragsstaaten des Fondsübereinkommens von 1992 offen und ist freiwillig. Am 03. März 2005 ist das Protokoll von 2003 in Kraft getreten und zählt inzwischen 21 Mitgliedstaaten.[334] Durch das Zusatzentschädigungsprotokoll werden die Entschädigungssummen, die das internationale Haftungs- und Entschädigungssystem für Ölverschmutzungsschäden vorsieht, nahezu vervierfacht.[335]

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hatte bereits vor Verabschiedung des Protokolls von 2003 einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern und damit in Verbindung stehende Maßnahmen vorgelegt.[336] Dieser Vorschlag sieht die Errichtung eines internationalen Ergänzungsfonds (COPE-Fonds) vor, mit dem Ziel, die bestehende internationale Haftungs- und Entschädigungsregelung[337] auf Gemeinschaftsebene durch eine weitere Entschädigungsebene zu ergänzen und damit eine angemessene Entschädigung bei kostspieligen Tankerunfällen in den Gewässern der EU sicherzustellen.[338] Seit Inkrafttreten des Protokolls von 2003 ist der Verordnungsvorschlag jedoch obsolet geworden. So wurde denn auch eine solche Verordnung bis heute nicht verabschiedet.

---

331 Art. 15 der Schlussbestimmungen des Haftungsprotokolls von 1992; s. auch Schneider, TranspR 1985, 41 (43 f.); Romero Lares, S. 47.

332 Romero Lares, S. 56 f. Das Protokoll ist abgedruckt in BGBl. 2004 II, S. 1290 ff. Ausführlich zum Protokoll von 2003 Romero Lares, S. 160 ff.; Traisbach, Haftung und Entschädigung bei Öltankerunfällen, 169 (184 ff.).

333 Romero Lares, S. 57.

334 http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (Stand: 08.08.2010). Die Liste ist auf dem Stand vom 31. August 2008.

335 Romero Lares, S. 57, 163.

336 ABl. C 227 E vom 24.09.2002, S. 487 - 496.

337 Ölhaftungsübereinkommen von 1992 und Fondsübereinkommen von 1992.

338 Begründung des geänderten Vorschlags für die Verordnung in ABl. C 227 E vom 24.09.2002, S. 487-496.

II. Internationales Übereinkommen von 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden

Das Ölhaftungsübereinkommen von 1992[339] bildet die erste Stufe des internationalen Haftungs- und Entschädigungssystems für Ölverschmutzungsschäden durch Tankerunfälle und zählt mittlerweile 121 Mitgliedstaaten[340]. Bis auf wenige Ausnahmen[341] gehören alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union dem Ölhaftungsübereinkommen von 1992 an.[342]

Das Ölhaftungsübereinkommen sieht eine auf den Schiffseigentümer kanalisierte Gefährdungshaftung für Ölverschmutzungsschäden vor, die der Höhe nach beschränkt werden kann und durch eine Haftpflichtversicherung abgedeckt sein muss.

Vorbehalte zum Übereinkommen sind nicht vorgesehen. Nach Art. 18 des Protokolls von 1992 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 sind die arabische, chinesische, englische, französische, russische und spanische Fassungen gleichermaßen verbindlich.

Das Ölhaftungsübereinkommen von 1992 ist als Internationales Einheitsrecht grundsätzlich autonom auszulegen.[343] Nur ausnahmsweise ist ein Rückgriff auf nationale Grundsätze möglich.[344]

1. Räumlicher und sachlicher Anwendungsbereich

Das Ölhaftungsübereinkommen von 1992 findet nach Art. II lit. a) Ölhaftungsübereinkommen (HÜ)[345] Anwendung auf Verschmutzungsschäden, die im Hoheitsgebiet einschließlich des Küstenmeers[346] eines Vertragsstaates verursacht worden sind. Darüber hinaus erfasst das Übereinkommen von 1992 im Gegensatz zum Übereinkommen von 1969 auch Verschmutzungsschäden, die in der nach dem Völkerrecht festgelegten ausschließlichen Wirtschaftszone eines Vertragsstaa-

[339] BGBl. 1996 II, 670 ff.

[340] http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (Stand: 08.08.2010). Die Liste ist auf dem Stand vom 31. August 2008. Der Beitritt der Länder Ecuador, Iran und Ukraine erfolgt erst Ende 2008.

[341] Österreich, Slowakei und Tschechien.

[342] http://www.iopcfund.org/92members.htm (Stand: 08.08.2010); die Liste ist auf dem Stand vom 04.08.2008.

[343] Kappet, S. 39. Ausführlich zur Auslegung des Ölhaftungsübereinkommens von 1992 Kappet, S. 33 ff.

[344] Kappet, S. 39.

[345] Im Folgenden wird das Ölhaftungsübereinkommen von 1992 mit HÜ abgekürzt.

[346] Das Küstenmeer eines Vertragsstaats umfasst nach Art. 3 Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen maximal 12 Seemeilen ab der Basislinie des Küstenstaates.

tes oder – falls eine solche Zone nicht festgelegt ist – in dem an das Küstenmeer angrenzende Gebiet, das sich nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basislinien erstreckt, verursacht worden sind.

Das Übereinkommen geht also von dem Territorialitätsprinzip aus und gilt somit auch für die Schiffe von Nichtvertragsstaaten, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates einen Verschmutzungsschaden verursachen.[347] Es erfasst sowohl internationale als auch rein nationale Beförderungen.[348]

Kosten von Schutzmaßnahmen werden unabhängig davon, wo sie getroffen worden sind, ersetzt, Art. II lit. b) HÜ.

Das Übereinkommen gilt nach Art. I Abs. 1 HÜ für Seeschiffe oder sonstige Seefahrzeuge jeder Art, die zur Beförderung von Öl als Bulkladung gebaut oder hergerichtet sind. Darunter fallen alle Öltanker. Aber auch Kombi-Schiffe, so genannte OBO-Schiffe (oil–bulk-ore), die außer Öl auch andere Ladungen befördern, werden nach Art. I Abs. 1 HÜ von dem Übereinkommen erfasst, sofern sie tatsächlich Öl als Bulkladung befördern oder dieses auf ihrer vorhergehenden Fahrt befördert haben und nicht nachgewiesen wird, dass es keine Rückstände von der letzten Beförderung an Bord gibt.[349]

Das Übereinkommen erstreckt sich zudem nach Art. I Abs. 5 HÜ auch auf das Bunkeröl von Öltankern und Kombi-Schiffen. Es ist somit für die Anwendung des Übereinkommens gleichgültig, ob das den Schaden verursachende Öl Transportgut (Bulköl) oder Bunkeröl des Schiffes ist. Denn aus welchem Tank das Öl ausgetreten ist, ist in den meisten Fällen nicht festzustellen. Durch die Regelung in Art. I Abs. 1 und Abs. 5 HÜ sollten auch leer fahrende Tankschiffe einbezogen werden, die durch (verbotene) Tankreinigung oder durch Bunkeröl Verschmutzungsschäden verursachen.[350] Auf das Bunkeröl aller sonstigen Schiffe, wie z.B. Trockenfrachter, findet das Ölhaftungsübereinkommen dagegen keine Anwendung.[351]

Nach Art. XI Abs. 1 HÜ gilt das Übereinkommen überdies nicht für Kriegsschiffe oder sonstige Schiffe, die einem Staat gehören oder von diesem betrieben werden und die zu der betreffenden Zeit ausschließlich im nichtgewerblichen staatlichen Dienst eingesetzt sind.

Wird ein staatliches Schiff dagegen für gewerbliche Zwecke benutzt, haftet der Staat nach diesem Übereinkommen und muss auf alle Einreden verzichten, die sich auf seiner Stellung als souveränem Staat gründen, Art. XI Abs. 2 HÜ.

---

[347] Ganten, Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden aus Tankerunfällen, S. 5.

[348] Herber, Seehandelsrecht, S. 195 f.

[349] Romero Lares, S. 64; Denkschrift zu den Protokollen von 1984, BT-Drucks. 11/892, 44 (45).

[350] Denkschrift zu den Protokollen von 1984, BT-Drucks. 11/892, 44 (45).

[351] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 2. Diese Regelungslücke führte zur Verabschiedung des Bunkerölhaftungsübereinkommen von 2001, dazu siehe 2. Teil E VI.

2. Haftung des Schiffseigentümers

a) Kanalisierung der Haftung auf den Schiffseigentümer

Die Haftungsgrundlage in Art. III Abs. 1 HÜ kanalisiert die Haftung gegenüber Dritten auf die Person des Schiffseigentümers.[352] Man entschied sich für diese Lösung, da es der Mehrheit der vertretenen Staaten als sachgerecht erschien, die Haftung demjenigen aufzuerlegen, der diese direkt verursacht und allein auf die Schadensverhütung im konkreten Einzelfall Einfluss nehmen kann.[353]

Ausdruck der Haftungskanalisierung ist die in Art. III Abs. 4 HÜ bestimmte ausschließliche Haftung nach diesem Übereinkommen, die eine zusätzliche Haftung nach nationalem Recht ausschließt, sowie der grundsätzliche Ausschluss der Haftung von Bediensteten oder Beauftragten, wie Kapitän, Crew, Lotsen, Charterer einschließlich Bareboat-Charterer, Ausrüster, Betreiber oder sonstigen Personen, die Bergungs- oder Hilfsarbeiten ausführen oder Schutzmaßnahmen treffen. Die in Art. III Abs. 4 HÜ aufgezählten Hilfspersonen haften nur ausnahmsweise, wenn sie absichtlich oder bewusst leichtfertig gehandelt haben.

Die Haftungskanalisierung auf den Schiffseigentümer soll vermeiden, dass mehrere Personen wegen desselben Risikos Versicherungsschutz nehmen müssen.[354] Gleichzeitig sollen die zusätzliche Versicherungspflicht und der Fonds sicherstellen, dass die Ansprüche der Geschädigten befriedigt werden.[355]

b) Haftungsprinzip

Bei der Haftung des Schiffseigentümers handelt es sich um eine Gefährdungshaftung („strict liability“).[356] Der Schiffseigentümer hat also auch ohne Verschulden für die entstandenen Schäden einzustehen, sofern diese durch das aus dem Schiff ausgetretene Öl verursacht wurden.

Bei der Erarbeitung des Ölhaftungsübereinkommen von 1969 war die Entscheidung für eine Gefährdungshaftung noch äußerst umstritten, konnte sich aber

---

[352] Romero Lares, S. 72.

[353] Denkschrift zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und Fondsübereinkommen von 1971 BT-Drucks. 7/2299, 58 (61).

[354] Denkschrift zu den Protokollen von 1984, BT-Drucks. 11/892, 44 (46); Ganten, Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971, S. 19.

[355] Denkschrift zu den Protokollen von 1984, BT-Drucks. 11/892, 44 (46).

[356] Denkschrift zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und Fondsübereinkommen von 1971, BT-Drucks. 7/2299, 58 (60 f.); Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 3; Traisbach, Haftung und Entschädigung von Öltankerunfällen, 169 (175).

schließlich durchsetzen.[357] Während der Vorarbeiten der Protokolle von 1984 stand die Gefährdungshaftung dagegen nicht mehr zur Diskussion.[358] Die erstmalige Einführung der Gefährdungshaftung für Ölverschmutzungsschäden im Jahre 1969 trug zu einer beträchtlichen Stärkung der Opfer bei.[359]

Als Gegengewicht zur Gefährdungshaftung wurden Haftungsausschlusstatbestände sowie eine absolute Haftungshöchstgrenze in das Übereinkommen aufgenommen.[360]

c) Haftungsgrund

Nach Art. III Abs. 1 HÜ haftet der Eigentümer eines Schiffes im Zeitpunkt des Ereignisses für alle Verschmutzungsschäden, die infolge des Ereignisses durch das Schiff verursacht wurden.

aa) Eigentümer

Der Eigentümer wird in Art. I Abs. 3 S. 1 HÜ definiert als die Person, in deren Namen das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, oder, wenn keine Eintragung vorliegt, die Person, der das Schiff gehört. Diese Bestimmung des Eigentümers hat den Vorteil, dass durch die Registrierung der Eigentümer in der Regel leicht festzustellen ist.[361]

Gehört das Schiff einem Staat und wird es von einer Gesellschaft betrieben, die in dem betreffenden Staat als Ausrüster oder Reeder des Schiffes eingetragen ist, so gilt diese Gesellschaft als der Eigentümer, Art. I Abs. 3 S. 2 HÜ. Der Staat wird somit vor Schadensersatzklagen bewahrt.[362]

bb) im Zeitpunkt des Ereignisses

Der Eigentümer haftet im Zeitpunkt des Ereignisses, Art. III Abs. 1 HÜ. Ein Ereignis ist nach der Definition in Art. I Abs. 8 HÜ ein Vorfall oder eine Reihe

[357] Denkschrift zu dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971, BT-Drucks. 7/2299, 58 (60 f.). Zu den Argumenten für und gegen eine Gefährdungshaftung ausführlich Herber, RabelsZ 1970, 223 (227 ff.).

[358] Ganten, Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971, S. 18.

[359] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 3.

[360] Denkschrift zu dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971, BT-Drucks. 7/2299, 58 (61).

[361] Denkschrift zu dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971, BT-Drucks. 7/2299, 58 (60); Herber, RabelsZ 1970, 223 (238).

[362] Hwang, S. 82; Herber, RabelsZ 1970, 223 (238).

von Vorfällen gleichen Ursprungs, die Verschmutzungsschäden verursachen oder eine schwere, unmittelbar drohende Gefahr der Verursachung solcher Schäden.

Als Ereignis kommt neben Tankerunfällen auch das Ablassen von Öl in Notfallsituationen sowie Ölverschmutzungen durch Tankreinigungen in Betracht.[363]

Besteht das Ereignis aus einer Reihe von Vorfällen, so wird nach Art. III Abs. 1 HÜ auf den Zeitpunkt des ersten Vorfalls abgestellt.

cc) Öl

Unter Öl im Sinne des Übereinkommens ist nach der Definition in Art. I Abs. 5 HÜ beständiges Kohlenwasserstoffmineralöl wie Rohöl, Heizöl, schweres Dieselöl und Schmieröl zu verstehen, das als Ladung oder in den Bunkern des Schiffes befördert wird. Ebenso zählt dazu Schweröl, das als Reststoff nach der Raffinierung von Rohöl zu den in Art. I Abs. 5 HÜ genannten Ölformen übrig bleibt.[364]

Dagegen wird nicht beständiges Öl vom Übereinkommen nicht erfasst.[365] Das Übereinkommen enthält keine Definition des nicht beständigen Öls. Jedoch wird zur Abgrenzung auf die Klassifikationskriterien zurückgegriffen, die der internationale Entschädigungsfonds im Laufe der Jahre entwickelt hat.[366] Danach sind nicht beständige Öle solche, die sich schnell auf der Meeresoberfläche verflüchtigen und daher ein geringes Gefährdungspotential haben, wie z.B. Benzin, leichtes Dieselöl oder Kerosin.[367]

dd) Verschmutzungsschäden

Das Übereinkommen ersetzt ausschließlich Verschmutzungsschäden. Darunter sind nach Art. I Abs. 6 HÜ Verluste oder Schäden, die außerhalb des Schiffes durch eine auf das Ausfließen oder Ablassen von Öl aus dem Schiff zurückzuführende Verunreinigung hervorgerufen werden, sowie die Kosten von Schutzmaßnahmen zu verstehen. Andere Schäden, die nicht typische Folgen einer Ölkontamination sind, wie z.B. Explosions- und Feuerschäden, fallen nicht unter den Begriff des Verschmutzungsschadens.[368]

---

[363] Steiger/Demel, DVBl. 1979, 205 (209); Kappet, S. 50.

[364] Traisbach, Haftung und Entschädigung von Öltankerunfällen, 169 (174).

[365] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 2; Traisbach, Haftung und Entschädigung von Öltankerunfällen, 169 (174).

[366] Romero Lares, S. 65.

[367] Romero Lares, S. 66.

[368] Hwang, S. 45; Herber, RabelsZ 1970, 223 (236).

d) Haftungsausschluss

Die Gefährdungshaftung des Schiffseigentümers wird in vier Fällen, die in Art. III Abs. 2 und 3 HÜ aufgeführt sind, durchbrochen.

Der Schiffseigentümer haftet nicht, wenn er nachweist, dass die Schäden auf Kriegshandlungen, kriegsähnlichen Handlungen oder ein außergewöhnliches, unvermeidliches und unabwendbares Naturereignis zurückzuführen sind (Art. III Abs. 2 lit. a) HÜ). Diese Formulierung soll besondere Fälle von höherer Gewalt umschreiben, wobei Naturereignisse nur dann zu einem Haftungsausschluss führen, wenn sie weder für das Fahrgebiet noch die Jahreszeit vorhersehbar waren und auch bei Aufbietung aller technischen und navigatorischen Möglichkeiten nicht hätten überstanden werden können.[369]

Die Haftung des Schiffseigentümers ist ferner ausgeschlossen, wenn die Schäden ausschließlich von einem Dritten in Schädigungsabsicht herbeigeführt wurden (z.B. Terroranschläge)[370] oder durch ein Verschulden einer Behörde im Zusammenhang mit der Kennzeichnung der Wasserwege oder bei anderen technischen Hilfsdiensten verursacht worden sind (Art. III Abs. 2 lit. b) und c) HÜ). Unter den letztgenannten Ausschlusstatbestand fällt nicht nur die Unterhaltung von Lichtern und Signalen, sondern auch die Aktualisierung der offiziellen Seekarten.[371]

Artikel III Abs. 3 HÜ berücksichtigt ein etwaiges Mitverschulden des Geschädigten. Der Schiffseigentümer kann danach von seiner Haftung ganz oder teilweise befreit werden, wenn der Schaden durch absichtliches oder fahrlässiges Verhalten des Geschädigten verursacht wurde. Sachlich entspricht die Regelung dem deutschen § 254 BGB,[372] wobei die Gewichtung des Mitverschuldens im Einzelfall dem anwendbaren nationalen Recht überlassen bleibt.

e) Haftungsumfang

Die Definition der Verschmutzungsschäden in Art. I Abs. 6 HÜ bestimmt weitgehend die Art und den Umfang der nach dem Übereinkommen ersatzfähigen Schäden. Jedoch enthält die Definition trotz der Neufassung durch das Protokoll von 1992 keine detaillierte Regelung darüber, welche spezifischen Schäden erfasst sind, sondern ist bewusst offen formuliert worden, so dass im konkreten Einzel-

[369] Herber, RabelsZ 1970, 223 (239); Denkschrift zu dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zu dem Fondsübereinkommen von 1971 in BT-Drucks. 7/2299, 58 (61).

[370] Kappet, S. 51.

[371] Dies wurde ausdrücklich in einem Urteil des schwedischen Obersten Gerichtshofs entschieden, der über den Fall des russischen Tankers „Tsesis“ zu urteilen hatte, der in schwedischen Gewässern auf einen in der offiziellen Seekarte nicht vermerkten Felsen aufgelaufen war; Tiberg, Lloyd`s Maritime and Commercial Law Quarterly 1984, S. 218–226; De la Rue/ Anderson, Shipping and the Environment, S. 89 ff.

[372] Denkschrift zu dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zu dem Fondsübereinkommen von 1971 in BT-Drucks. 7/2299, 58 (61); Kappet, S. 52.

fall die Beantwortung der meisten schadensrechtlichen Fragen dem nationalen Recht überlassen wird.[373]

Da die meisten Fälle außergerichtlich durch die Versicherungen (meistens durch einen P&I Club) abgewickelt wurden, gibt es nur wenige Gerichtsentscheidungen, die sich mit der Auslegung des Begriffs der Verschmutzungsschäden befassen.[374] Jedoch haben die Internationalen Entschädigungsfonds[375] von 1971 und 1992, um eine einheitliche Auslegung des Schadensbegriffs zu gewährleisten, Kriterien zur Anerkennungsfähigkeit von Schadensersatzansprüchen entwickelt, die in einem Handbuch für Antragsteller („Claims Manual") veröffentlicht sind und bei der Auslegung des Schadensbegriffs weiterhelfen.[376]

Allerdings weist der IOPC Fund[377] von 1992 in dem Handbuch ausdrücklich darauf hin, dass es nicht als Interpretation des Ölhaftungsübereinkommen von 1992 gelten soll.[378] Es enthält lediglich eine Zusammenfassung der Entscheidungen des IOPC Fund 1992, um den Anspruchstellern die Geltendmachung ihrer Ansprüche zu erleichtern.[379]

Dennoch ist es als Quelle für die Regulierungspraxis des IOPC Fund von 1992 unverzichtbar.[380] Die beiden Fonds waren von Anfang an in ihrer Regulierungspraxis um eine einheitliche Auslegung des Schadensbegriffs bemüht, da die Ölindustrie in einem Mitgliedstaat die Schadensersatzzahlungen für Schäden in den anderen Mitgliedstaaten mitfinanziert,[381] das Entschädigungssystem also auf Gegenseitigkeit beruht, und daher nur durch einen hohen Grad an Auslegungsuniformität Spannungen zwischen den Mitgliedstaaten vermieden werden können.[382]

Die einheitliche Regulierungspraxis des IOPC Fund von 1971 und später des IOPC Funds von 1992 hat erheblich zur Ausfüllung und Fortentwicklung des Schadensbegriffes beigetragen und die wesentlichen Auslegungsfragen zum Schadensbegriff beantwortet.[383]

---

[373] Romero Lares, S. 67, 70; Kappet, S. 35, 245; Jacobsson/Trotz, JMLC 1986, 467 (481).

[374] Jacobsson/Trotz, JMLC 1986, 467 (470); Romero Lares, S. 70; De la Rue/Anderson, Shipping and the Environment, S. 384.

[375] Siehe dazu 2. Teil E III.

[376] Romero Lares, S. 70; Kappet, S. 245, 85; Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 12 f.

[377] International Oil Pollution Compensation Fund.

[378] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 4.

[379] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 4; Kappet, S. 85.

[380] Kappet, S. 85.

[381] Zur Finanzierung und Verwaltung des Fonds siehe 2. Teil E III 4 und 5.

[382] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 13; Ganten, VersR 1989, 329 (331 f.).

[383] Kappet, S. 84 f.; Ganten, VersR 1989, 329 (331);

Danach kann zwischen folgenden Schadenskategorien unterschieden werden: Sachschäden, Feste Kosten, Folgeschäden und reinen Vermögensschäden, Umweltschäden, Kosten von Schutzmaßnahmen und Personenschäden.[384]

aa) Sachschäden

Der Schadensbegriff erfasst nach Art. I Abs. 6 lit. a) S. 1 HÜ alle Verluste oder Schäden, die außerhalb des Schiffes durch Verunreinigung mit Öl hervorgerufen werden. Es werden somit vorrangig Sachschäden erfasst.

Darunter fallen Kosten für Reinigungsmaßnahmen (clean-up costs) von verschmutzten Fischerbooten, Fischfanggerät, Jachten, Stränden, Hafenanlagen, Meeres- und Flussufern, einschließlich der Kosten für die Beseitigung (z.B. Streu- und Absorptionsmittel) und Entsorgung des abgesaugten und eingesammelten Öls.[385] Ist es nicht möglich, die verschmutzten Sachen zu reinigen, werden die Kosten für die Neuanschaffung unter Abzug des Verschleißes vom Fonds ersetzt.[386]

Ferner werden auch die angemessenen Kosten für die Reparatur von Straßen, Kaimauern, Landungsbrücken sowie Uferdämmen, die bei den Reinigungsarbeiten oder Ölbekämpfungsmaßnahmen beschädigt worden sind, vom Fonds anerkannt.[387]

bb) Feste Kosten

Der Fonds unterscheidet bei Ansprüchen von Behörden für Personal- und Materialkosten, die bei der Ausführung von Reinigungsarbeiten und Schutzmaßnahmen angefallen sind, zwischen festen Kosten, die auch dann entstanden wären, wenn das Ereignis nicht stattgefunden hätte, wie z.B. normale Gehälter für ständig beschäftigtes Personal, Vorhalte- und Unterhaltungskosten für Geräte, und zusätzlichen Kosten, die allein infolge des Ereignisses entstanden sind, wie z.B. Überstundenvergütungen, Reisekosten oder sonstige Zulagen.[388]

---

[384] Eine sehr ausführliche Darstellung der einzelnen ersatzfähigen Schadensposten findet sich bei Kappet, Tankerunfälle und der Ersatz ökologischer Schäden, S. 91 ff.

[385] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 13; Jacobsson/Trotz, JMLC 1986, 467 (471); Kappet, S. 110; Jacobsson, Entwicklung des Schadenbegriffs im Recht der Haftung für Ölverschmutzungsschäden, S. 9.

[386] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 13.

[387] Jacobsson/Trotz, JMLC 1986, 467 (474); Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 13; Jacobsson, Entwicklung des Schadenbegriffs im Recht der Haftung für Ölverschmutzungsschäden, S. 9.

[388] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 14; Jacobsson/Trotz, JMLC

Nach dem Prinzip, dass das Opfer in die gleiche wirtschaftliche Lage versetzt werden soll, wie wenn das Ereignis nicht stattgefunden hätte, ersetzt der Fonds alle zusätzlichen Kosten, vorausgesetzt dass sie angemessen sind.[389]

Problematischer ist es bei den festen Kosten, da hier ein konkreter Kausalzusammenhang zwischen den Kosten und dem die Haftung auslösenden Ereignis fehlt.[390] Jedoch hat sich der Fonds aus umweltpolitischen Erwägungen, die für eine Förderung der Vorhaltung von Material und Personal seitens der Staaten zur schnellen und effektiven Ölbekämpfung sprechen, dafür entschieden, einen angemessenen Teil der festen Kosten zu erstatteten, sofern diese Kosten in engem Zusammenhang mit dem Zeitraum der betreffenden Reinigung stehen und keine weit hergeholten Gemeinkosten enthalten.[391]

Dieser enge Zusammenhang ist bei Personalkosten für die Gehälter solcher Personen zu bejahen, die direkt an der Schadensbekämpfungsmaßnahme beteiligt waren, nicht aber für Vorgesetzte, die lediglich im Rahmen ihrer normalen Verwaltungstätigkeit an der Ölbekämpfung mitgearbeitet haben.[392] Materialkosten werden insoweit erstattet, als dass das Material und die Ausrüstung für den Fall eines eventuellen Ölunfalls erworben wurden und auch später zur Ölbekämpfung benutzt wurden, abzüglich des Restwertes.[393]

cc) Folgeschäden und reine Vermögensschäden

Nach der Neufassung des Schadensbegriffs durch das Haftungsübereinkommen von 1992 wird nun auch ausdrücklich der entgangene Gewinn aufgrund einer Beeinträchtigung der Umwelt als ersatzfähiger Schaden genannt. Ungeklärt bleibt jedoch, wo die Grenze zwischen erstattungsfähigen und nicht erstattungsfähigen Vermögensschäden verläuft.

Wurden durch den Austritt von Öl Sachen, wie z.B. Fischerboote, Fischernetze, verunreinigt, erkennen die Fonds die entgangenen Gewinne der Eigentümer und Benutzer dieser Sachen im Prinzip an (sog. Folgeschäden).[394]

1986, 467 (473); Nichols, The IOPC Funds` 25 years of compensating victims of oil pollution incidents, S. 105; Ganten, VersR 1989, 329 (332).

[389] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 15; IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 22; Ganten, VersR 1989, 329 (332).

[390] Ganten, VersR 1989, 329 (332).

[391] Ganten, VersR 1989, 329 (332); Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 15; Nichols, The IOPC Funds` 25 years of compensating victims of oil pollution incidents, S. 105.

[392] Ganten, VersR 1989, 329 (332).

[393] Jacobsson/Trotz, JMLC 1986, 467 (474).

[394] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 15; IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 10.

Schwieriger ist die Beantwortung der Frage, ob durch die Verschmutzung erlittene wirtschaftliche Schäden erstattungsfähig sind, wenn keine Güter beschädigt wurden, (sog. reine Vermögensschäden).[395] Darunter fallen z.B. Verdienstausfälle von Fischern, die keine Möglichkeit haben anderswo als in der verschmutzten Meereszone zu fischen, und Einkommensverluste von Hoteliers, Strandbarbesitzern und anderen Teilen der Tourismusbranche in der Nähe der verunreinigten Strände aufgrund der ausbleibenden Touristen.[396]

Der Vertragstext hilft bei der Frage nach der Ersatzfähigkeit solcher Schäden nicht weiter. Um ein Ausufern der Haftung für reine Vermögensschäden zu verhindern, haben die Fonds beschlossen, dass reine Vermögensschäden nur ersetzt werden, wenn die Verluste oder Schäden durch die Verschmutzung entstanden sind und darüber hinaus ein hinreichend enger Zusammenhang zwischen den Verlusten oder Schäden und der Verunreinigung besteht.[397] Zur Konkretisierung des hinreichend engen Zusammenhangs haben die Fonds folgende Kriterien entwickelt, die bei der Beurteilung der Ersatzfähigkeit von reinen Vermögensschäden geprüft werden:[398]

- die geographische Nähe zwischen der Tätigkeit des Antragsstellers und der Verunreinigung
- der Grad der wirtschaftlichen Abhängigkeit des Antragsstellers von einer in Mitleidenschaft gezogenen Ressource
- das Ausmaß, in dem dem Antragssteller anderweitige Bezugsquellen oder Geschäftsgelegenheiten zur Verfügung stehen
- das Ausmaß, in dem die Geschäftsfähigkeit des Antragsstellers einen integralen Teil des Wirtschaftsgeschehens in dem von dem Ölaustritt betroffenen Gebiet bildet
- das Ausmaß, in dem der Antragsteller seinen Verlust hätte mindern können.

[395] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 15.

[396] Bremer, S. 201 f.; Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 15; IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 10.

[397] Kappet, S. 135, 246; Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 16.

[398] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 16; Kappet, S. 135.

Aufgrund dieser Kriterien wurden Schadensersatzansprüche von Personen, deren Existenz auf der wirtschaftlichen Nutzung der Meeresfauna beruht, wie Fischfang, Fisch-, Muschel- und Austernzucht und Fischverarbeitung, vom Fonds anerkannt, ebenso wie Schadensersatzansprüche von Personen, deren wirtschaftliche Existenz auf der touristischen Nutzung der betroffenen Meeresumwelt beruht, wie Hoteliers, Restaurantbesitzer und Strandinhaber sowie Ansprüche wegen eingeschränkten oder ausgeschlossenen Gebrauchs von Meerwasser für Gezeitenkraftwerke, Reinigungs- oder Entsalzungsanlagen.[399]

Mittelbare Schäden, wie Steuerausfälle der Gemeinden, sind dagegen nicht erstattungsfähig.[400]

dd) Umweltschäden

Durch die Neufassung der Übereinkommen durch die Protokolle wurde in Art. I Abs. 6 lit. a) HÜ ausdrücklich klargestellt, dass der Schadensersatz für allgemeine Beeinträchtigungen der Umwelt auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt ist.

Erstattungsfähig sind also nur quantifizierbare ökonomische Verluste, d.h. finanzielle Aufwendungen zur Wiederherstellung der Umwelt, nicht dagegen nicht quantifizierbare ökologische Schäden.[401] Zwar diskutierte die im Jahr 2000 eingesetzte Arbeitsgruppe zur Überarbeitung des Schadensersatzsystems der Übereinkommen von 1992 (Third Intersessional Working Group) auch eine Ausweitung des Schadensersatzes auf ökologische Schäden, insbesondere auf irreparable reine ökologische Schäden, die eine Änderung des Schadensbegriffs erfordert hätte, entschied sich aber letztlich dagegen.[402]

Somit sind Reinigungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen für Strände, Strandbefestigungen und die natürliche Meeresumwelt erstattungsfähig, vorausgesetzt, dass sie tatsächlich ergriffen worden und angemessen sind. Verbleibende Restschäden, wie etwa eine nicht zu beseitigende Wasserverschmutzung, begründen dagegen keinen Schadensersatzanspruch.[403]

---

[399] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 16.
Einige Beispiele aus der Fondspraxis sind aufgeführt bei Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 17 f., Romero Lares, S. 107 ff.; eine sehr ausführliche Auflistung von Fallgruppen findet sich bei Kappet, S. 136 ff.

[400] Ganten, VersR 1989, 329 (333).

[401] Renger, TranspR 1993, 132 (133).

[402] Kappet, S. 79 f.; eine ausführliche Darstellung zur Ersatzfähigkeit von irreparablen reinen ökologischen Schäden findet sich bei Kappet, S. 164 ff.

[403] Renger, Zur Haftung und Entschädigung bei Gefahrgut- und Ölverschmutzungsschäden auf See, 433 (443).

Durch die Neufassung des Schadensbegriffs ist es zudem möglich, Schadensersatzansprüche für Wiederherstellungsmaßnahmen geltend zu machen, die noch in der Zukunft liegen. Das ist insbesondere für die Geschädigten interessant, die ohne diese finanzielle Vorleistung wirtschaftlich nicht in der Lage wären, mit den Instandsetzungsarbeiten zu beginnen.[404]

Zur Bestimmung der Angemessenheit von Wiederherstellungsmaßnahmen hat der Fonds folgende Kriterien entwickelt:

Die Maßnahmen selbst müssen angemessen sein und berechtigte Aussicht auf Erfolg haben. Ebenso müssen die Kosten der Maßnahmen angemessen sein. Schließlich darf zwischen den Kosten der Maßnahmen und den erreichten Ergebnissen oder den vernünftigerweise zu erwartenden Ergebnissen kein Missverhältnis bestehen.[405]

Die Angemessenheitsprüfung erfolgt auf einer objektiven Einschätzung, d.h. vom objektiven Standpunkt aus müssen die Maßnahmen unter Berücksichtigung der verfügbaren konkreten Informationen angemessen gewesen sein.[406]

Unter Umständen werden auch Studien über die Auswirkungen der Ölverschmutzung, sog. Umweltstudien („post-spill studies") vom Fonds anerkannt, um festzustellen, ob Wiederherstellungsmaßnahmen notwendig und durchführbar sind.[407] Die Praxis des Fonds ist bezüglich der Anerkennung solcher Studien bislang eher restriktiv und verlangt, dass die Studien nach einem Ölereignis im Rahmen der Wiederherstellungsmaßnahmen durchgeführt werden mit dem Ziel, die durch das Ereignis verursachten Verschmutzungsschäden zu beheben.[408] Es muss also ein Bezug zu den jeweiligen Verschmutzungsschäden bestehen, der bei Studien von allgemeinem wissenschaftlichem Interesse nicht gegeben ist.[409]

Der Fonds verlangt ferner, dass die Studien verlässliche und nützliche Informationen liefern und mit Professionalität, wissenschaftlicher Genauigkeit, Objektivität und Ausgewogenheit durchgeführt werden.[410] Überdies muss der Umfang der Studie gegenüber dem Ausmaß der Verschmutzung und den vorhergesagten Auswirkungen verhältnismäßig sein.[411]

---

[404] Renger, Zur Haftung und Entschädigung bei Gefahrgut- und Ölverschmutzungsschäden auf See, 433 (443 f.).

[405] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 18 f.

[406] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 18 f.; IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 31.

[407] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 31; ausführlich zum Ersatz der Kosten für Umweltstudien Kappet, S. 130 ff.

[408] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 32; Romero Lares, S. 113; vgl. Kappet, S. 130 f.

[409] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2002, S. 20; Romero Lares, S. 113.

[410] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 32.

[411] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 32.

ee) Kosten von Schutzmaßnahmen

Die Kosten von Schutzmaßnahmen werden nach der Fondspraxis auf der Grundlage des Art. I Abs. 6 - 8 HÜ ersetzt.[412] Durch die Neufassung des Begriffs „Ereignis“ sind Kosten von Schutzmaßnahmen auch dann erstattungsfähig, wenn eine schwere, unmittelbar drohende Verschmutzungsgefahr vorliegt, es aber zu keinem Auslaufen von Öl gekommen ist.[413]

Ansprüche wegen Maßnahmen zur Verhütung oder Einschränkung von Verschmutzungsschäden, wie z.B. das Ausbringen von Sperren entlang der bedrohten Küste oder Ölverteilungsmittel, werden auf ihre Angemessenheit nach objektiven Kriterien überprüft.[414] Eine Maßnahme gilt dann als angemessen, wenn sie im Entscheidungszeitpunkt technisch geeignet ist einen Verschmutzungsschaden zu verhindern oder einzudämmen, und die Kosten der Maßnahmen angemessen sind.[415] Dabei wird die Angemessenheit aufgrund derjenigen Tatsachen beurteilt, die, unter Berücksichtigung von laufenden Entwicklungen, zu der Zeit bekannt waren, als die Entscheidung über die Maßnahmen getroffen wurde.[416]

Eine besondere Problematik stellt die Abgrenzung von Schadensverhütungskosten und Bergungskosten dar.[417] Während erstere bei Angemessenheit grundsätzlich erstattet werden, lehnt der Fonds den Ersatz von Kosten, die bei der Rettung von Schiff und Ladung entstehen (Bergungskosten), ab, da diese vom Kasko- und Ladungsversicherer zu tragen sind.[418] Schwierig wird die Abgrenzung dann, wenn Ansprüche wegen Schadensverhütungsmaßnahmen gestellt werden, die im Rahmen einer Bergungsmaßnahme unternommen wurden, und die Bergungsmaßnahmen auch einen schadensmindernden Charakter aufweisen. Der Fonds folgt in solchen Fällen dem von dem italienischen Gericht („Tribunale di Messina“) im Fall „Patmos“ entwickelten Abgrenzungskriterium, nach welchem immer auf den vorrangigen Zweck („primary purpose“) einer Maßnahme abzustellen ist.[419]

---

[412] Kappet, S. 245.

[413] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 2; Ganten, Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971, S. 14; Brunn, VersR 1984, 908 (910).

[414] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 13 f.; IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 21; Kappet, S. 98, 245.

[415] Vgl. IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 21; Vgl. IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2002, S. 19.

[416] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 14.

[417] Kappet, S. 110; Ganten, VersR 1989, 329 (333).

[418] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 23; Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 14; Ganten, VersR 1989, 329 (333).

[419] Kappet, S. 111; IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 22; Jacobsson/Trotz, JMLC 1986, 467 (476); Ganten, VersR 1989, 329 (333).

Besteht der vorrangige Zweck der Bergungsarbeiten darin, Verschmutzungsschäden zu verhindern oder einzuschränken, erkennt der Fonds die Maßnahmen als Schutzmaßnahmen und damit als ersatzfähig an.[420] Dient eine Bergungsmaßnahme sowohl der Bergung von Schiff und Ladung als auch der Verhinderung von Verschmutzungsschäden, und ist es nicht möglich, den vorrangigen Zweck der Arbeit festzustellen, werden die Kosten zwischen Verschmutzungsverhinderung und sonstigen Aktivitäten aufgeteilt.[421] Dabei erfolgt die Bemessung der Entschädigung nicht auf der Grundlage von Kriterien für die Bemessung von Bergungslöhnen, sondern beschränkt sich auf die Kosten für die durchgeführten Schutzmaßnahmen einschließlich eines angemessenen Gewinnbestandteils.[422]

Neben den Kosten von Schutzmaßnahmen erfasst die Schadensdefinition in Art. I Abs. 6 lit. b) HÜ ausdrücklich auch weitere durch Schutzmaßnahmen verursachte Verluste oder Schäden. Darunter fallen z.B. Kosten für Schäden an Straßen, Piers, Uferbefestigungen oder privatem Eigentum, die etwa durch Fahrzeuge oder andere schwere Maschinen während der Reinigungsarbeiten entstanden sind, Reparaturkosten für Ausrüstungen, die während der Operationen verwendet und beschädigt wurden sowie Kosten für die medizinische Behandlung[423] der durch die Reinigungsarbeiten verletzten Personen.[424] Die Grenze der Ersatzfähigkeit wird von dem Fonds da gezogen, wo die Verbesserung der beschädigten Sachen bei den Arbeiten im Vordergrund stand.[425]

ff) Personenschäden

Der Schadensbegriff umfasst neben Sachschäden auch durch Ölkontamination verursachte Personenschäden wie Tod oder Körperverletzung, wenn diese auch eher eine untergeordnete Rolle bei Tankerunfällen spielen.[426]

Da der Begriff des Verschmutzungsschadens auch die Kosten für Schutzmaßnahmen und für weitere durch Schutzmaßnahmen verursachte Verluste oder Schäden umfasst, können unter bestimmten Umständen auch Personenschäden ersetzt werden, die durch ergriffene Schutzmaßnahmen verursacht wurden.[427] In

---

[420] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 22; Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 14.

[421] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 23; Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 14.

[422] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 23; Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 14.

[423] Ausführlicher siehe 2. Teil E II 2 e) ff).

[424] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 21; Kappet, S. 114 ff.; Romero Lares, S. 104 f.

[425] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 21.

[426] Jacobsson/Trotz, JMLC 1986, 467 (470); Bremer, S. 191; Renger, TranspR 1993, 132.

[427] Jacobsson/Trotz, JMLC 1986, 467 (470 f.).

einem Fall hat der Fonds die Kosten für die medizinische Behandlung des Personals, das bei Reinigungsmaßnahmen verletzt worden war, ersetzt.[428] Die Behandlungskosten fielen also unter die weiteren durch Schutzmaßnahmen verursachten Schäden.

Eine Regelung für die Zahlung von Schmerzensgeld enthält das Ölhaftungsübereinkommen nicht. Auch die Regulierungspraxis des IOPC Fund hat Schmerzensgeldzahlungen bisher nicht bewilligt.[429]

f) Haftungsbeschränkung durch Höchstsummen

aa) Bemessungsgrundlage

Der Schiffseigentümer ist berechtigt, seine Haftung für ein Ereignis auf einen Gesamtbetrag zu beschränken nachdem er einen Haftungsfonds errichtet hat, Art. V HÜ. Die Höhe der maximalen Haftungssumme berechnet sich nach der Größe, genauer der Beladefähigkeit (Tonnage), des Schiffes und gilt pro Schadensereignis. Als Vorbild für das Abstellen auf ein einzelnes, einen Verschmutzungsschaden verursachendes Ereignis diente das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1957.[430]

Hinsichtlich des zweiten Bezugspunktes, der Größe des Schiffes, ist die lineare Steigerung der Haftungshöchstsummen entsprechend der Größe des Schiffes bei Öltankern auf den ersten Blick durchaus einleuchtend, da es sich hierbei, im Gegensatz zu den Gefahrguttransporten, um ein homogenes Transportgut handelt und das Risiko der Umweltverschmutzung für jede Tonne beförderten Rohöls im Wesentlichen gleich ist[431].

Allerdings machten die Ölgesellschaften bereits während der Beratungen über eine Revision des Ölhaftungsübereinkommens von 1969 darauf aufmerksam, dass die Erfahrung zeige, dass die Höhe des Verschmutzungsschadens mit der Größe des Schiffes nichts oder kaum etwas zu tun habe.[432] Dennoch hat sich das Abstellen auf die Größe des Schiffes in der Praxis bewährt und ist, wenn auch nicht die ideale Lösung, so doch die einzig praktikable.

Insbesondere wurde durch die Protokolle von 1984 und 1992 zur Korrektur der finanziellen Lastenverteilung zwischen den Schiffseigentümern und der Ölindustrie die Haftungssumme für kleinere Schiffe, die sich nach dem Haftungsüber-

---

[428] Jacobsson/Trotz, JMLC 1986, 467 (471).
[429] Bremer, S. 374; vgl. IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 9 ff.
[430] Denkschrift zu dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971, BT-Drucks. 7/2299, S. 62.
[431] vgl. Herber, TranspR 1983, 5 (10).
[432] Ganten, Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971, S. 24.

einkommen von 1969 als zu gering erwiesen hatte, durch Einführung einer Mindesthaftung von 3 Millionen SZR und Erhöhung der maximalen Haftungssumme von 14 Millionen auf 59,7 Millionen erweitert.[433] Die erhebliche Steigerung der Haftung von Eigentümern kleinerer Schiffe verfolgte den Zweck, dass der IOPC Fonds nicht schon für sogenannte „Kleinschäden“ eintreten muss, sondern erst dann, wenn die Entschädigung nicht mehr allein von den Versicherungen der Schiffseigentümer aufgebracht werden kann.[434]

bb) Höchstsummen

Mit Wirkung zum November 2003 wurden die Haftungshöchstsummen durch Beschluss der Vertragsstaaten nach dem vereinfachten Verfahren[435] zur Änderung der Haftungshöchstbeträge um 50,73 % heraufgesetzt.[436]

Nach der aktuellen Fassung des Ölhaftungsübereinkommens kann also der Eigentümer eines Schiffes mit bis zu 5.000 Raumgehaltseinheiten (BRZ)[437] seine Haftung auf 4.510.000 Rechnungseinheiten[438] beschränken, Art. V Abs. 1 lit. a) HÜ. Für Schiffe mit darüber hinausgehenden Raumgehalt erhöht sich dieser Betrag um 631 SZR für jede zusätzliche Raumgehaltseinheit, Art. V Abs. 1 lit. b) HÜ. Die Haftungsobergrenze liegt nach der Neufassung bei 89.770.000 SZR (ca. 96.501.354 Euro)[439] und ist bei einem Schiff mit ca. 140.000 BRZ erreicht.

Für Unfälle, die sich vor dem 1. November 2003 ereignet haben, gelten dagegen noch die „alten“ Haftungssummen: 3 Millionen SZR für ein Schiff mit bis zu 5.000 BRZ und 420 SZR für jede zusätzliche Raumgehaltseinheit. Die maximale Haftungssumme beläuft sich auf 59,7 Millionen SZR (ca. 63.879.000 Euro).

---

[433] Romero Lares, S. 77.

[434] Ganten, Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971, S. 20 f.

[435] Art. 15 der Schlussbestimmungen des Haftungsprotokolls von 1992.

[436] IOPC Fund, Annual Report 2007, S. 16.

[437] Nach Art. 5 Abs. 10 HÜ entspricht der Raumgehalt eines Schiffes der Bruttoraumzahl (BRZ), die nach den in Anlage I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 enthaltenen Bestimmungen über die Vermessung des Raumgehalts errechnet wird.

[438] Nach Art. 5 Abs. 9 HÜ ist die Rechnungseinheit das Sonderziehungsrecht (SZR) des Internationalen Währungsfonds. Die Beträge werden gem. Art. 5 Abs. 9 lit. a) HÜ in die Landeswährung entsprechend dem Wert dieser Währung gegenüber dem Sonderziehungsrecht umgerechnet. Einzelheiten zur Be- und Umrechnung enthält Art. 5 Abs. 9 lit. a), b) und c) HÜ.

[439] 1 Sonderziehungsrecht entspricht z.Z. ca. 1,07 € (Stand: 08.08.2010). Der aktuelle Stand kann unter http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx nachgeschlagen werden.

cc) Verfahren der Haftungsbeschränkung

Voraussetzung für die Berufung auf die Haftungsbeschränkung ist nach Art. V Abs. 3 HÜ die Errichtung eines Haftungsfonds[440] durch den Schiffseigentümer in Höhe des Gesamtbetrages seiner Haftung bei dem Gericht oder einer sonstigen zuständigen Stelle eines Vertragsstaates, in dem Klage erhoben wird oder nach Art. IX HÜ erhoben werden kann. Solange keine ausreichende Haftungsdeckung bereitgestellt ist, haftet der Schiffseigentümer also unbeschränkt.[441]

Der Haftungsfonds kann entweder durch Hinterlegung des Betrags oder durch Vorlage einer Bankgarantie oder einer anderen zulässigen und als ausreichend erachteten Garantie errichtet werden, Art. V Abs. 3 HÜ. Für den Schiffseigentümer hat die Errichtung eines Haftungsfonds durchaus Vorteile: Nach Errichtung des Haftungsfonds können Ansprüche aus dem Ereignis nicht mehr gegen andere Vermögenswerte geltend gemacht werden, Art. VI Abs. 1 lit. a) HÜ. Darüber hinaus müssen beschlagnahmte Vermögenswerte, eine gestellte Kaution oder Sicherheit wieder freigegeben werden. Dies gilt allerdings nur, wenn der Kläger Zugang zu dem Gericht hat, das den Fonds verwaltet und der Fonds tatsächlich zur Befriedigung seines Anspruchs verwendet werden kann, Art. VI Abs. 2 HÜ.

Freiwillige Aufwendungen, die der Eigentümer nach dem Unfall macht, um weitere Verschmutzungsschäden zu verhindern oder einzuschränken, sind nach Art. V Abs. 8 HÜ in gleicher Weise erstattungsfähig wie Ansprüche aus Verschmutzungsschäden. Dadurch soll dem Eigentümer ein Anreiz gegeben werden selbst Schutzmaßnahmen zu ergreifen.[442] Bei Schadensersatzzahlungen durch den Eigentümer oder eine andere Person vor Verteilung des Haftungsfonds tritt diese Person in die Rechte des eigentlichen Schadensersatzempfängers ein, Art. V Abs. 5 und 6 HÜ.

Reicht der im Haftungsfonds hinterlegte Betrag nicht aus, wird der vorhandene Betrag unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer nachgewiesenen Forderungen verteilt, Art. V Abs. 4 HÜ. Eine Privilegierung von Ansprüchen wegen Personenschäden, wie sie die CRTD und das HNS-Übereinkommen vorsehen, kennt das Ölhaftungsübereinkommen nicht.

Die Bestimmung des Haftungsbeschränkungsverfahren (Errichtung und Verteilung des Haftungsfonds) ist den Mitgliedstaaten und somit dem nationalen Recht überlassen.[443] In Deutschland erfolgt die Errichtung und Verteilung des

---

[440] Der Haftungsfonds ist nicht zu verwechseln mit den Entschädigungsfonds nach dem Fondsübereinkommen von 1971 und 1992.

[441] Denkschrift zu dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971, BT-Drucks. 7/2299, S. 62; Herber, RabelsZ 1970, 223 (242).

[442] Denkschrift zu dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971, BT-Drucks. 7/2299, S. 62.

[443] Ganten, Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971, S. 26.

Haftungsfonds durch Einleitung eines gerichtlichen Verteilungsverfahrens nach der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung (SVertO)[444], § 487e Abs. 1 HGB.

Neben dem Eigentümer ist nach Art. V Abs. 11 S. 1 HÜ auch der Versicherer oder sonstige finanzielle Sicherheitsgeber berechtigt, einen Haftungsfonds unter denselben Bedingungen und mit derselben Wirkung wie der Eigentümer zu errichten. Für den Fall, dass der Eigentümer selbst nicht berechtigt ist, seine Haftung zu beschränken (Art. V Abs. 2 HÜ), kann der Versicherer zwar den Haftungsfonds errichten, dies beeinträchtigt dann aber nicht die Ansprüche der Geschädigten gegen den Eigentümer, Art. V Abs. 11 S. 2 HÜ.

dd) Unbeschränkte Haftung bei absichtlicher Schadensherbeiführung oder bewusster Leichtfertigkeit

Eine Durchbrechung der Haftungsbeschränkung ist im Gegensatz zur Regelung im Haftungsübereinkommen von 1969[445] nach der neuen Bestimmung im Haftungsübereinkommen von 1992 nur noch sehr schwer möglich.

Nur dann, wenn erwiesen ist, dass der Verschmutzungsschaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die vom Schiffseigentümer selbst entweder in der Absicht solche Schäden herbeizuführen oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden, verliert der Schiffseigner das Recht, seine Haftung zu beschränken, Art. V Abs. 2 HÜ. Es muss also ein qualifiziertes persönliches Verschulden des Eigentümers vorliegen, dass auch als bewusste grobe Fahrlässigkeit bezeichnet werden kann.[446]

Man entschied sich bei der Neufassung für die Übernahme der Formulierung, die in allen neueren Seerechtsübereinkommen zu finden ist.[447] Eine Zurechnung des Verrichtungs- oder Erfüllungsgehilfenverschulden sieht das Übereinkommen nicht vor.[448]

---

[444] Nach der Neufassung in BGBl. 1999 I, S. 530 ff., berichtigt in BGBl. 2000 I, S. 149 und zuletzt geändert in BGBl. 2005 I, S. 837 (852).

[445] Danach haftete der Schiffseigentümer bereits dann unbeschränkt, wenn das Ereignis auf dessen einfaches persönliches Verschulden zurückzuführen war („actual fault or privity"), Art. V Abs. 2 HÜ von 1969.

[446] Herber, Seehandelsrecht, S. 195.

[447] Ganten, Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971, S. 26.

[448] Denkschrift zu dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971, BT-Drucks. 7/2299, S. 62.

g) Versicherungspflicht

Die Einführung einer weltweiten Zwangshaftpflichtversicherung durch das Ölhaftungsübereinkommen von 1969 war eine Neuheit, die es so vorher in internationalen Übereinkommen nicht gegeben hatte.[449]

aa) Art und Umfang der Pflichtversicherung und Ausnahmen von der Versicherungspflicht

Der Eigentümer eines Tankers mit einer Ladung von mehr als 2.000 Tonnen beständigen Öls ist nach Art. VII HÜ verpflichtet, eine Versicherung oder vergleichbare finanzielle Sicherheit, wie z.B. eine Bankbürgschaft,[450] in Höhe seiner nach dem Übereinkommen geforderten Haftpflicht zu unterhalten.

Bei der Sicherheit muss es sich stets um eine Forderung gegen einen Dritten handeln.[451] Lediglich Staatschiffe werden nach Art. VII Abs. 12 HÜ bei Erfüllung der genannten Voraussetzungen von der Versicherungspflicht befreit. Bei ihnen genügt eine sogenannte Selbstversicherung.[452]

Schiffe, die weniger als 2.000 Tonnen Öl als Bulkladung befördern, fallen nicht unter die Versicherungspflicht. Die Mindestgrenze von 2.000 Tonnen wurde in die Fassung des Haftungsübereinkommens von 1969 auf skandinavischen Wunsch eingefügt und hat das Ziel, die Küstenschifffahrt zu entlasten.[453] Allerdings ist die Befreiung von der Versicherungspflicht nicht gleichzeitig eine Befreiung von der Haftung nach dem Übereinkommen.

Das neuere HNS-Übereinkommen enthält eine solche Privilegierung kleinerer Schiffe nicht mehr. Auch für das Ölhaftungsübereinkommen wird die Ausdehnung der Versicherungspflicht auf kleinere Schiffe diskutiert und insbesondere von Frankreich befürwortet.[454] Denn es hat sich gezeigt, dass auch kleinere Schiffe beträchtliche Schäden anrichten können.[455]

Die aus der Versicherung oder Sicherheit verfügbaren Beträge dürfen ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen aufgrund dieses Übereinkommens verwendet werden, Art. VII Abs. 9 HÜ.

---

[449] Denkschrift zu dem Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und dem Fondsübereinkommen von 1971, BT-Drucks. 7/2299, S. 63.

[450] Bei der redaktionellen Bearbeitung des Art. VII Abs. 1 HÜ wurde übersehen, dass die Textstelle, nach der „eine von einem internationalen Schadenersatzfonds ausgestellte Bescheinigung" ebenfalls als Sicherheitsleistung anzuerkennen ist, hätte gestrichen werden müssen. Denn diese Textstelle nimmt Bezug auf Art. 5 Abs. 2 des Fondsübereinkommens von 1971, der durch das Protokoll von 1984/1992 gestrichen worden ist. Eine solche Bescheinigung kann also nach dem neuen Haftungssystem nicht mehr ausgestellt werden, (Denkschrift zu den Protokollen, BT-Drucks. 11/892, 44 (48)).

[451] Herber, RabelsZ 1970, 223 (245).

[452] Herber, RabelsZ 1970, 223 (245).

[453] Herber, RabelsZ 1970, 223 (245).

[454] IOPC Fund, Report on the Fifth Meeting of the Third Intersessional Working Group, S. 3, 10.

[455] Romero Lares nennt drei Beispielsfälle, S. 167.

bb) Nachweis einer ausreichenden Deckung durch Ölhaftungsbescheinigung

Der Nachweis einer ausreichenden Deckung erfolgt durch eine den Voraussetzungen in Art. VII Abs. 2 – 5 HÜ entsprechenden Bescheinigung, die von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaats ausgestellt wird[456] und an Bord des Schiffes mitzuführen ist, während eine Durchschrift bei der ausstellenden Behörde hinterlegt wird.

Nach Art. VII Abs. 11 HÜ haben die Vertragsstaaten das Bestehen einer Art. VII HÜ entsprechenden Versicherung beim Anlaufen ihrer Hoheitsgewässer zu prüfen, auch bei Schiffen, die unter der Flagge eines Nichtvertragsstaates fahren. Diese Vorschrift hat das Ziel, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Öltanker aus Vertrags- und Nichtvertragsstaaten zu gewährleisten.[457]

Liegen Bescheinigungen vor, die im Namen eines Vertragsstaats ausgestellt oder bestätigt wurden, werden diese von den anderen Vertragsstaaten anerkannt, Art. VII Abs. 7 HÜ. Zweifelt jedoch ein Vertragsstaat an der Bonität des Versicherers oder Sicherheitsleistenden, kann er jederzeit den ausstellenden oder bestätigenden Staat um eine Konsultation ersuchen.

Problematisch ist, dass es für die zuständigen staatlichen Behörden mangels Versicherungsaufsicht häufig sehr schwierig ist, sich über die Bonität einer im Ausland beheimateten Versicherung oder eines fremden Garanten Gewissheit zu verschaffen.[458] Das Übereinkommen selbst enthält keine Vorschriften darüber, wie die Bonität von Versicherungen beurteilt werden soll. Ebenso wenig enthält es Sanktionsregelungen für nicht versicherte Schiffe.[459] Dies ist den einzelnen Vertragsstaaten überlassen. Einigermaßen einheitliche Versicherungskontrollen und gleichwertige Sanktionen in den Vertragsstaaten sind deshalb nur durch Angleichung der Ausführungsgesetze möglich.

cc) Direktanspruch gegen den Versicherer oder Sicherheitsleistenden

Nach Art. VII Abs. 8 HÜ können die Geschädigten ihre Ansprüche unmittelbar gegen den Versicherer oder den Sicherheitsleistenden geltend machen. Dies gilt auch und gerade für die P&I-Clubs, die die Ölversicherung weltweit übernommen

---

[456] Regelungen über die Ausstellung der Bescheinigung finden sich für die Bundesrepublik Deutschland im ÖlSG und in der ÖlHaftBeschV. Nach § 2 ÖlHaftBeschV ist für die Ausstellung und Einziehung der Ölhaftungsbescheinigungen das Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie zuständig.

[457] Vgl. Wilkens, Rechtsregeln zur Vermeidung von Tankerunfällen, S. 188. Zweifelnd bzgl. der Durchsetzung des Versicherungsschutzes und wirksamer Sanktionen Herber, RabelsZ 1970, 223 (244).

[458] Herber, RabelsZ 1970, 223 (243).

[459] Genauere Bestimmungen über die Versicherungskontrolle und über Sanktionen wurden auch nicht durch die Protokolle von 1984/1992 eingeführt, da einfache und praktikable Regelungen nicht möglich erschienen.

haben, obwohl ein Direktanspruch der Geschädigten im Gegensatz zu ihrer sonstigen Geschäftspolitik („pay to be paid“) steht.[460]

Der Versicherer oder Sicherheitsleistende behält allerdings das Recht, seine Haftung auf die in Art. V Abs. 1 HÜ genannten Beträge zu beschränken, auch wenn der Schiffseigentümer unbeschränkt haftet und kann ferner alle Einreden, die dem Eigentümer zustehen, geltend machen mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation des Eigentümers. Ferner kann der Versicherer oder Sicherheitsleistende auch die Einrede erheben, dass die Schäden durch ein vorsätzliches Verschulden des Eigentümers verursacht wurden. In diesem Fall ist dem Geschädigten bei Erhebung der Einrede ein unmittelbarer Anspruch gegen den Versicherer versagt, und er muss sich an den Schiffseigentümer halten. Diese Regelungen bieten den erforderlichen wirtschaftlichen Schutz für die beklagten Versicherungen bzw. Sicherheitsgeber.[461] Einreden aus dem Versicherungsvertrag dagegen kann der Versicherer dem Dritten nicht entgegen halten.

h) Rückgriffsrecht des Eigentümers

Das Übereinkommen beeinträchtigt nicht das Rückgriffsrecht des Eigentümers gegen Dritte, Art. III Abs. 5 HÜ. Als Dritte kommen insbesondere die in Art. III Abs. 4 HÜ genannten Hilfspersonen in Betracht („vorbehaltlich des Absatzes 5“) oder der Verlader oder Empfänger der Ölladung. Die Rückgriffsansprüche richten sich nach dem anzuwendenden nationalen Recht.

Der Rückgriff ist für den Eigentümer häufig die einzige Möglichkeit zu verhindern, dass er für den Schaden, den ein Dritter verursacht hat, zahlen muss, denn eine Haftungsbefreiung tritt erst ein, wenn der Dritte absichtlich oder bewusst leichtfertig gehandelt hat, was diesem meist schwer zu beweisen ist. Die vom Eigentümer in Anspruch genommenen Dritten haben jedoch das Recht, ihre Haftung nach Maßgabe des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen[462] zu beschränken.[463]

i) Gesamtschuldnerische Haftung zweier oder mehrerer Eigentümer, deren Schiffe Öl als Bulkladung befördern

Sind zwei oder mehr Schiffe an einem Unfall beteiligt, haften nach Art. IV HÜ die Eigentümer aller beteiligten Schiffe, sofern sie nicht nach Art. III HÜ befreit sind,

[460] Herber, Seehandelsrecht, S. 195; vgl. Franck, TranspR 1997, 215 (220). Ausführungen zu den P&I-Clubs siehe bereits zum HNS-Übereinkommen unter 2. Teil B II 7 d); Traisbach, Haftung und Entschädigung bei Öltankerunfällen, 169 (180 f.).

[461] Hwang, S. 115.

[462] BGBl. 1986 II, S. 786 ff.

[463] Denkschrift zu den Protokollen von 1984, BT-Drucks. 11/892, 44 (46).

gesamtschuldnerisch für alle Schäden, die sich nicht hinreichend sicher trennen lassen.

Das Übereinkommen regelt anders als das neuere HNS-Übereinkommen nicht ausdrücklich, ob die beteiligten Eigentümer ihre Haftung auf die auf sie anwendbaren Haftungshöchstbeträge beschränken können und lässt auch die Frage nach dem Rückgriff untereinander offen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass auch bei Beteiligung mehrerer Schiffe an einem Ereignis die Grundsätze der Haftungsbeschränkung gelten und die Eigentümer ihre Haftung beschränken können. Der Rückgriff richtet sich nach den Regelungen der anzuwendenden nationalen Rechtsordnung.[464]

3. Aktivlegitimation

Jede Person, die einen Verschmutzungsschaden in einem Staat erlitten hat, der sowohl dem Haftungsübereinkommen als auch dem Fondsübereinkommen von 1992 angehört, kann gegen den Eigentümer, Versicherer und ggf. auch gegen den Entschädigungsfonds Klage erheben.[465] Ereignet sich das Schadensereignis allerdings in einem Staat, der nur dem Haftungsübereinkommen von 1992 nicht aber dem Fondsübereinkommen beigetreten ist, kann die geschädigte Person nur gegen den Eigentümer und Versicherer vorgehen.[466]

Anspruchsberechtigt können folglich natürliche Personen und juristische Personen des privaten oder öffentlichen Rechts einschließlich Staaten und deren Gebietskörperschaften („local authorities“) sein.[467] Wer im Einzelfall anspruchsberechtigt ist, richtet sich nach dem anzuwendenden innerstaatlichen Recht.

4. Ausschlussfrist

Schadensersatzansprüche nach diesem Übereinkommen erlöschen, wenn nicht innerhalb von drei Jahren nach Eintritt des Schadens Klage erhoben wird, Art. VIII HÜ. Spätestens jedoch nach Ablauf von sechs Jahren nach dem schadensverursachenden Ereignis bzw. dem Zeitpunkt des ersten Vorfalls kann nicht mehr Klage erhoben werden.

---

[464] Vgl. Hwang, S. 73 zum deutschen Recht.
[465] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 15.
[466] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 15.
[467] IOPC Fund 1992, Claims Manual, 2005, S. 15.

III. Internationales Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden

Auf der zweiten Stufe des internationalen Haftungs- und Entschädigungssystems für Ölverschmutzungsschäden durch Tankerunfälle greift das Fondsübereinkommen von 1992[468]. Die über die Reederhaftung hinausgehende zusätzliche Entschädigung wird vom IOPC Fonds 1992[469], einer durch das Übereinkommen geschaffenen weltweiten zwischenstaatlichen Organisation mit Sitz in London, gewährt.[470] Der IOPC Fonds 1992 ist eine juristische Person, die sowohl von der IMO als auch von den Vereinten Nationen unabhängig ist.[471]

Das Fondsübereinkommen von 1992 hat inzwischen 102 Mitgliedstaaten, darunter auch die meisten europäischen Staaten.[472] Jeder Mitgliedstaat des Fondsübereinkommens ist auch gleichzeitig Mitglied des IOPC Fonds 1992.[473]

Verbindliche Fassungen sind nach Art. 39 des Fondsprotokolls die arabische, chinesische, englische, französische, russische und spanische Fassung. Vorbehalte zu einzelnen Regelungen des Übereinkommens können nicht gemacht werden.

1. Voraussetzung für das Eingreifen des IOPC Fonds 1992

Voraussetzung für das Eingreifen des IOPC Fonds 1992 ist, dass der Geschädigte einen Verschmutzungsschaden in einem Vertragsstaat des Fondsübereinkommens erlitten hat, jedoch nach dem Haftungsübereinkommen für den Schaden nicht voll und angemessen entschädigt werden konnte. Art. 4 Abs. 1 FÜ nennt drei Fälle, die dazu führen können, dass die Geschädigten keine volle Entschädigung erhalten.

Der am häufigsten eintretende Fall ist, dass die Ölverschmutzungsschäden den Haftungshöchstbetrag des Schiffseigentümers übersteigen.[474] Der IOPC Fonds 1992 greift aber auch ein, wenn sich der Schiffseigentümer auf einen Haftungsausschlussgrund berufen kann oder finanziell nicht in der Lage ist, seinen Verpflichtungen aus dem Haftungsübereinkommen nachzukommen und auch die Versicherungssumme nicht ausreicht.

Darüber hinaus zahlt der IOPC Fonds 1992 eine Entschädigung für die angemessenen Kosten oder Opfer, die der Schiffseigentümer freiwillig auf sich nimmt,

---

[468] BGBl. 1996 II, 685 ff.

[469] International Oil Pollution Compensation Fund.

[470] Ganten, TranspR 1997, 397 (398); Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 1.

[471] Traisbach, Haftung und Entschädigung bei Öltankerunfällen, 169 (181).

[472] http://www.iopcfund.org/92members.htm (Stand: 08.08.2010). Die Liste ist auf dem Stand vom 2. September 2008.

[473] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 1.

[474] Kappet, S. 55 m.w.N.; Traisbach, Haftung und Entschädigung bei Öltankerunfällen, 169 (182).

um Verschmutzungsschäden zu verhüten oder einzuschränken. Hierdurch soll der Schiffseigentümer motiviert werden angemessene Schutzmaßnahmen zu ergreifen, da er in der Regel nach einem Tankerunglück dazu am besten in der Lage ist.[475]

Weitere Voraussetzung für eine Entschädigungszahlung des IOPC Fonds 1992 ist die Errichtung eines Haftungsfonds durch den Schiffseigentümer nach Art. V Abs. 3 HÜ. Allerdings kann der IOPC Fonds 1992 in Ausnahmefällen von dieser Voraussetzung absehen, Art. 4 Abs. 6 FÜ.

2. Befreiung von der Zahlungsverpflichtung

Der IOPC Fonds 1992 ist von seiner Entschädigungspflicht befreit, wenn er beweist, dass die Verschmutzungsschäden Folge kriegerischer Handlungen sind oder das Öl aus einem Kriegsschiff oder einem Staatsschiff, das ausschließlich im nichtgewerblichen staatlichen Dienst eingesetzt war, stammt (Art. 4 Abs. 2 lit. a) FÜ). Kann der Antragssteller nicht beweisen, dass der Schaden durch ein Ereignis entstanden ist, in das ein Schiff im Sinne der Definition des Haftungsübereinkommens verwickelt war, zahlt der IOPC Fonds 1992 ebenfalls keine Entschädigung (Art. 4 Abs. 2 lit. b) FÜ).

Überdies ist er von seiner Entschädigungspflicht ganz oder teilweise befreit, wenn der Geschädigte selbst die Schäden verursacht hat, Art. 4 Abs. 3 FÜ. Diese Befreiung erfolgt jedoch nicht in Bezug auf Schutzmaßnahmen, Art. 4 Abs. 3 S. 3 FÜ.

Wurde das Ereignis durch ein außergewöhnliches, unvermeidbares und unabwendbares Naturereignis verursacht, muss der IOPC Fonds 1992 im Gegensatz zum Haftungsübereinkommen in voller Höhe leisten.[476]

Unklar ist, ob die Zahlungsverpflichtung des IOPC Fonds 1992 entfällt, wenn die Verschmutzungsschäden Folge eines Terroranschlages sind. Terroranschläge sind nicht als Unruhen im völkerrechtlichen Sinne anerkannt und fallen daher nicht unter den Befreiungstatbestand für Kriegshandlungen in Art. 4 Abs. 2 lit. a) FÜ.[477]

Eine Entscheidung des IOPC Fonds 1992 oder der nationalen Gerichte über einen solchen Fall liegt nicht vor. Zur Erreichung eines umfassenden Opferschutzes wäre eine Zahlungsverpflichtung des IOPC Fonds 1992 für durch Terroranschläge verursachte Schäden durchaus zu begrüßen. Der Verzicht des Fondsübereinkommens auf einen Art. III Abs. 2 lit. b) HÜ entsprechenden Befreiungstatbestand für Handlungen oder Unterlassungen Dritter in Schädigungsabsicht, der sich insbesondere auch auf Terroranschläge bezieht, spricht zudem für eine Entschädigungsverpflichtung des IOPC Fonds 1992 für Terrorschäden. Die Klärung dieser Frage wird im Einzelfall letztlich den Gerichten überlassen.

---

[475] Vgl. erläuternd Kappet, S. 56.

[476] Dies ergibt sich aus Art. 4 Abs. 4 lit. b) FÜ.

[477] Vgl. dazu auch die Ausführungen von Kappet, S. 56.

3. Höchstsumme der Entschädigung

Die Haftungshöchstbeträge nach dem Fondsübereinkommen wurden ebenfalls mit Wirkung zum 1. November 2003 durch das vereinfachte Verfahren nach Art. 33 Fondsprotokoll erhöht. Nach der aktuellen Fassung des Art. 4 Abs. 4 lit. a) FÜ beträgt die vom IOPC Fonds 1992 zu zahlende Höchstsumme für ein einzelnes Ereignis zusammen mit dem Betrag, der vom Schiffseigentümer oder dessen Versicherung nach dem Haftungsübereinkommen gezahlt worden ist, 203 Millionen SZR. Für alle Unfälle, die sich vor dem 1. November 2003 ereignet haben, gilt noch der „alte" Höchstbetrag von 135 Millionen SZR.[478]

Ereignet sich ein einzelnes Ereignis während eines Zeitabschnitts, in dem drei Vertragsstaaten erhöhte Ölumschlagskapazitäten (600 Millionen Tonnen oder mehr) zu verzeichnen haben, liegt die Entschädigungsobergrenze nach der Neufassung des Art. 4 Abs. 4 lit. c) FÜ bei 300,74 Millionen SZR, nach der alten Fassung bei 200 Millionen SZR.

Nach einer Entschädigungszahlung tritt der Fonds in die Rechte der Entschädigten gegen den Schiffseigentümer oder dessen Sicherheitsgeber ein, Art. 9 Abs. 1 FÜ. Überdies stehen dem IOPC Fonds 1992 etwaige nach nationalem Recht bestehende Rückgriffsrechte gegen andere Personen zu, Art. 9 Abs. 2 FÜ.

4. Finanzierung des Fonds

Finanziert wird der IOPC Fonds 1992 durch Jahresbeiträge aller Personen eines Vertragsstaates, die innerhalb eines Kalenderjahrs mehr als 150.000 Tonnen beitragspflichtiges Öl im Sinne des Art. 1 Abs. 3 FÜ auf dem Seeweg erhalten haben, Art. 10 Abs. 1 FÜ. Im Ergebnis haftet somit neben dem Schiffseigentümer und dessen Sicherheitsgeber vor allem die ölverarbeitende Industrie, die auf dem Seeweg transportiertes Öl erhält.[479]

Die Höhe dieser Beiträge wird von der Mitgliederversammlung für jedes Jahr in Form eines Haushaltplanes neu festgelegt und richtet sich nach der im vorangegangenen Jahr erhaltenen Gesamtmenge beitragspflichtigen Öls, Art. 12 FÜ.[480] Im Gegensatz zum Fondsübereinkommen von 1971[481] und zum HNS-

[478] IOPC Fund, Annual Report 2007, S. 13.

[479] Traisbach, Haftung und Entschädigung bei Öltankerunfällen, 169 (184).

[480] Nach dem Annual Report 2007 des IOPC Fund (S. 37) ist die Verteilung der Beiträge zum IOPC Fonds 1992 wie folgt: Japan 17 %, Italien 9 %, Indien 8 %, Korea 8 %, Niederlande 8 %, Frankreich 7 %, Kanada 5 %, Vereinigtes Königreich 5 %, Singapur 5 %, Spanien 4 % und alle übrigen Mitgliedstaaten 24 %.
Die deutsche Ölindustrie bezahlt ca. 3 % (Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzen Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 7).

[481] Art. 11 Abs. 1 Fondsübereinkommen von 1971.

Übereinkommen[482] müssen Staaten nach dem Fondsübereinkommen von 1992 keinen einmaligen Anfangsbeitrag beim Beitritt an den IOPC Fonds 1992 entrichten.

Die Beiträge sind von den einzelnen Beitragspflichtigen selbst direkt an den IOPC Fonds 1992 zu entrichten.[483] Nach Art. 13 Abs. 2 FÜ trägt zwar jeder Vertragsstaat durch geeignete gesetzliche Maßnahmen dafür Sorge, dass die Beitragszahlungen für in seinem Hoheitsgebiet erhaltenes Öl entrichtet werden. Er ist aber nicht verantwortlich für die tatsächliche Zahlung der Beiträge, es sei denn, er hat eine solche Verantwortung freiwillig nach Art. 14 FÜ übernommen.[484] Erfüllt ein Beitragsschuldner seine Beitragspflicht nicht, kann der Direktor des Fonds unmittelbar gegen diesen vorgehen, Art. 13 Abs. 3 FÜ.

Nach Art. 15 Abs. 1 und 2 FÜ ist allerdings jeder Vertragsstaat verpflichtet, eine Liste aller beitragspflichtigen Personen zu führen, diese auf dem Laufenden zu halten und den IOPC Fonds 1992 über die erhaltenen Mengen Öl zu informieren. Die Bundesrepublik Deutschland hat zu diesem Zweck die Ölmeldeverordnung erlassen.[485]

Erfüllt ein Vertragsstaat diese Verpflichtung nicht und ergibt sich daraus für den Fonds ein finanzieller Verlust, so ist dieser Vertragsstaat verpflichtet, den Fonds für diesen Verlust zu entschädigen, Art. 15 Abs. 4 FÜ.

5. Organisation des Fonds

Die im Fondsübereinkommen ausdrücklich geregelten Organe des IOPC Fonds 1992 sind die Mitgliederversammlung und das vom Fondsdirektor geleitete Sekretariat, Art. 16 FÜ.

Die Mitgliederversammlung setzt sich nach Art. 17 FÜ aus allen Vertragsstaaten zusammen und bildet das oberste Verwaltungsorgan. Ihre Hauptaufgaben sind die Festsetzung der Jahresbeiträge, der Beschluss einer für den ordnungsgemäßen Betrieb des Fonds notwendigen Geschäftsordnung (Internal Regulations), die Genehmigung von Ansprüchen gegen den Fonds und die Ernennung des Direktors, Art. 18 FÜ.

Das Sekretariat setzt sich aus dem Direktor, der der gesetzliche Vertreter des Fonds ist, und dem für die Verwaltung des Fonds erforderlichen Personal zusammen, Art. 28 FÜ. Der Direktor hat unter anderem die Aufgabe, die nach dem Fondsübereinkommen zu zahlenden Beiträge einzuziehen, geeignete Maßnahmen zur Regelung von Ansprüchen gegen den Fonds nach Maßgabe der Geschäfts-

---

[482] Art. 16 Abs. 3 und Art. 20 HNS-Übereinkommen.

[483] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 7.

[484] Vgl. Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 7.

[485] BGBl. 1996 I, S. 812; zuletzt geändert in BGBl. 2000 I, S. 1956 (1963).

ordnung zu treffen und den Finanzbericht, Haushaltsvoranschläge und einen jährlichen Tätigkeitsbericht des Fonds zu erstellen, Art. 29 Abs. 2 FÜ.

Das Fondsübereinkommen von 1971 sah noch als weiteres Organ den Exekutivausschuss vor.[486] Im Vertragstext des Fondsübereinkommens von 1992 wurden die den Exekutivausschuss betreffenden Vorschriften gestrichen. Aufgrund steigender Arbeitsbelastung entschied sich jedoch die Mitgliederversammlung durch die Resolution Nr. 5 vom Oktober 1997 dafür, wieder einen neuen Exekutivausschuss zu bilden.[487] Die Ermächtigungsgrundlage hierfür findet sich in Art. 18 Abs. 9 FÜ. Dieser neue Exekutivausschuss setzt sich aus 15 Vertretern der Mitgliedstaaten zusammen, die von der Versammlung gewählt werden. Seine Hauptaufgabe ist die Regulierung von Entschädigungsansprüchen.[488]

Schließlich schuf die Mitgliederversammlung aufgrund der Ermächtigungsgrundlage in Art. 18 Abs. 9 FÜ auch noch einen Verwaltungsausschuss durch die Resolution Nr. 7 vom Oktober 2002.[489] Der Verwaltungsausschuss stellt sicher, dass jederzeit eine beschlussfähige Mitgliederversammlung zusammentreten kann, was aufgrund der steigenden Mitgliederzahlen (z.Z. 102 Mitgliedstaaten) immer schwieriger wird, und nimmt die wesentlichen Verwaltungsaufgaben der Mitgliederversammlung wahr.[490]

6. Verfahren der Schadensregulierung

Ereignet sich ein Tankerunfall in einem Mitgliedstaat des Fondsübereinkommens, muss der Schiffseigentümer unmittelbar danach Kontakt zu der Regierung oder der zuständigen Behörde aufnehmen. In Fällen, in denen die Inanspruchnahme des IOPC Fonds 1992 absehbar ist, nimmt der IOPC Fonds 1992 ebenfalls Kontakt zu der Regierung oder der zuständigen Behörde auf. In dieser ersten Phase erfolgen die Feststellung der von der Regierung bereits eingeleiteten Maßnahmen sowie die Erörterung der noch zu treffenden Schutzmaßnahmen.[491]

In der zweiten Phase, der Untersuchung und Bewertung von Schäden, hat sich eine effektive Praxis der Zusammenarbeit des IOPC Fonds 1992 mit den Versicherern der Schiffseigner, bei denen es sich praktisch in allen Fällen um einen P & I Club handelt, entwickelt.[492] Sachverständige werden üblicherweise gemeinsam bestellt, so dass die Geschädigten ihre Ansprüche nur einmal darlegen müs-

---

[486] Art. 21 – 27 Fondsübereinkommen von 1971.
[487] Kappet, S. 60.
[488] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 6; De la Rue/Anderson, Shipping and the Environment, S. 130.
[489] Kappet, S. 60.
[490] Vgl. Kappet, S. 60 f.
[491] Romero Lares, S. 95.
[492] Ausführlich Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 11.

sen und Widersprüche zwischen den Entscheidungen nach dem Haftungsübereinkommen und dem Fondsübereinkommen vermieden werden.[493]

Die Geschädigten können ihre Ansprüche gegenüber dem Schiffseigner oder dessen Versicherer (Direktanspruch) geltend machen. In Fällen, in denen der IOPC Fonds 1992 höchstwahrscheinlich betroffen ist, können sich die Geschädigten auch direkt an diesen wenden.[494] Für die Regulierung der Schadensersatzansprüche ist der Exekutivausschuss verantwortlich, der diese Aufgabe allerdings in großem Umfang dem Direktor überlässt, soweit nicht über neue Grundsatzfragen zu entscheiden ist.[495] Die Geschädigten werden angehalten, die schriftlichen Unterlagen zur Geltendmachung ihrer Ansprüche gut vorzubereiten, um eine schnelle Erledigung zu ermöglichen.[496]

In Fällen, in denen sehr viele Schadensersatzansprüche aus einem Ereignis entstehen, wird üblicherweise ein gemeinsames örtliches Schadensbüro des IOPC Fonds und des P & I Clubs eingerichtet, bei dem die Geschädigten ihre Ansprüche anmelden können.[497]

IV. Protokoll von 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden

Am 16. Mai 2003 wurde auf einer von dem Generalsekretär der IMO einberufenen Staatenkonferenz in London das „Protokoll von 2003 über die Errichtung eines Internationalen Zusatzentschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden" verabschiedet.[498] Dieses Protokoll ergänzt die bestehenden internationalen Übereinkommen, indem es zusätzliche Mittel für die Entschädigung von Ölverschmutzungsopfern bereitstellt und bildet somit die dritte Säule des internationalen Haftungs- und Entschädigungssystems.[499]

Durch das Protokoll von 2003 wird ein Zusatzfonds, der „International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund" (IOPC Supplementary Fund 2003)

[493] Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 11.
[494] Romero Lares, S. 96.
[495] Vgl. Romero Lares, S. 96 f.
[496] Vgl. Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 12.
[497] Vgl. Jacobsson, Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, S. 11; Romero Lares mit einigen Beispielsfällen, S. 96.
[498] BGBl. 2004 II, S. 1290 ff.
[499] Vgl. Romero Lares, S. 160 und Kappet, S. 62.

geschaffen.[500] Nach Art. 19 Abs. 3 des Protokolls können nur Staaten, die bereits Vertragsstaaten des Fondsübereinkommens sind, Vertragsstaaten des Protokolls von 2003 werden. Das Protokoll von 2003 ist seit dem 3. März 2005 in Kraft[501] und zählt mittlerweile 21 Mitgliedstaaten[502].

In seinem Geltungsbereich und seiner Funktionsweise wurde das Protokoll von 2003 dem Fondsübereinkommen von 1992 nachgebildet;[503] zudem wird an vielen Stellen ausdrücklich auf Regelungen des Fondsübereinkommens von 1992 verwiesen.[504]

Der Zusatzfonds zahlt neben dem Schiffseigentümer und dem IOPC Fonds 1992 eine Entschädigung, wenn die Geschädigten nicht voll und angemessen für einen festgestellten Anspruch entschädigt werden konnten, weil die Gesamtschäden die im Fondsübereinkommen festgelegte Begrenzung der Entschädigung für ein einzelnes Ereignis übersteigen oder zu übersteigen drohen, Art. 4 Abs. 1 Protokoll 2003.

„Festgestellte Ansprüche" sind nach Art. 1 Abs. 8 Protokoll 2003 solche, die vom IOPC Fonds 1992 anerkannt wurden und für die in voller Höhe Entschädigung gezahlt worden wäre, wenn die Haftungsbegrenzung nach dem Fondsübereinkommen nicht eingegriffen hätte.

Der Zusatzfonds prüft also nicht erneut die Zulässigkeit von Ansprüchen, sondern gewährt nur zusätzliche Entschädigung für bereits anerkannte Ansprüche.[505] Deshalb muss ein Antragssteller seinen Anspruch auch nur einmal gegenüber dem IOPC Fonds 1992 geltend machen, da dieser Anspruch nach Art. 6 Abs. 2 Protokoll 2003 zugleich als ein gegen den Zusatzfonds geltend gemachter Anspruch gilt.

Der vom Zusatzfonds zu leistende Entschädigungsbetrag ist nach Art. 4 Abs. 2 lit. a) Protokoll 2003 für jedes einzelne Ereignis auf 750 Millionen SZR begrenzt. Diese Gesamtsumme umfasst auch die nach dem Haftungs- und Fondsübereinkommen tatsächlich gezahlten Beträge. Der Zusatzfonds stellt somit als zusätzliche Entschädigungssumme bis zu 547 Millionen SZR bereit.

Überschreiten die festgestellten Ansprüche die nach dem Zusatzfonds zu zahlende Höchstsumme, wird der zur Verfügung stehende Betrag unter den Geschädigten im Verhältnis ihrer nachgewiesenen Ansprüche aufgeteilt, Art. 4 Abs. 3 Protokoll 2003.

---

[500] Art. 2 Abs. 1 Protokoll 2003.

[501] http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (Stand: 08.08.2010).

[502] http://www.iopcfund.org/92members.htm (Stand: 08.08.2010). Die Liste ist auf dem Stand vom 2. September 2008: Barbados, Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Japan, Kroatien, Lettland, Litauen, Niederlande, Norwegen, Portugal, Slowenien, Spanien, Schweden, Ungarn und das Vereinigte Königreich.

[503] Art. 1 Abs. 6 und 7, Art. 3, Art. 10, Art. 12, Art. 16 Protokoll 2003.

[504] Art. 7 Abs. 1, Art. 10 Abs. 2, Art. 12, Art. 16 Abs. 2 Protokoll 2003.

[505] Vgl. Romero Lares, S. 162.

Finanziert wird der Zusatzfonds ebenso wie der IOPC Fonds 1992 allein durch die ölverarbeitende Industrie. Jede Person, die im vorangegangenen Kalenderjahr mehr als 150.000 Tonnen beitragspflichtigen Öls auf dem Seeweg in einem Vertragsstaat erhalten hat, muss einen Jahresbeitrag zum Zusatzfonds zahlen, Art. 10 Protokoll 2003.

Anders als nach dem Fondsübereinkommen von 1992 wird für die Zwecke des Protokolls nach dessen Art. 14 Abs. 1 angenommen, dass jeder Vertragsstaat mindestens 1 Million Tonnen beitragspflichtigen Öls in Empfang nimmt. Kommen nicht genügend Beiträge durch die Ölindustrie eines Vertragsstaates zusammen, muss der betreffende Vertragsstaat selbst für den Restbetrag aufkommen, Art. 14 Abs. 2 Protokoll 2003. Durch diese Regelung soll die Liquidität des Zusatzfonds gewährleistet werden.[506]

Ebenso wie der IOPC Fonds 1992 wird auch der Zusatzfonds von einer Versammlung und einem von einem Direktor geleiteten Sekretariat verwaltet, Art. 16 Protokoll 2003.

Art. 17 Abs. 1 Protokoll 2003 sieht vor, dass das Sekretariat und der Direktor des IOPC Fonds 1992 auch als Sekretariat und Direktor des Zusatzfonds tätig sein können. Von dieser Möglichkeit wurde Gebrauch gemacht, so dass der IOPC Fonds und der Zusatzfonds ein gemeinsames Sekretariat haben, dessen Direktor für beide Fonds zuständig ist.[507]

Schließlich sind nach Art. 13 Abs. 1 Protokoll 2003 alle Mitgliedstaaten verpflichtet, dem Direktor des Zusatzfonds die beitragspflichtigen Personen und die Mengen des erhaltenen beitragspflichtigen Öls mitzuteilen, wobei eine Mitteilung an den Direktor des IOPC Fonds 1992 genügt. Zur Durchsetzung dieser Informationspflicht sieht das Protokoll von 2003 strengere Regeln vor als das Fondsübereinkommen. Denn nach Art. 15 Abs. 3 Protokoll 2003 können die Entschädigungsbeiträge für einen Vertragsstaat, der seiner Informationspflicht nicht nachgekommen ist, auf Dauer versagt werden.

Dadurch würden aber alle Opfer eines Schadensereignisses benachteiligt. Deshalb schlägt Romero Lares in Bezug auf eine entsprechende Vorschrift des Fondsübereinkommens vor, allein den betreffenden Staat zu sanktionieren, indem diesem beispielsweise die Erstattung der Kosten für Reinigungs- und Schutzmaßnahmen versagt wird.[508]

---

[506] Vgl. Traisbach, Haftung und Entschädigung bei Öltankerunfällen, 169 (186).
[507] IOPC Fund, Annual Report 2007, S. 33.
[508] Romero Lares, S. 168.

V. Zukunft des Haftungs- und Entschädigungssystem für Ölverschmutzungsschäden

Das System der Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden durch Öltanker hat sich bewährt. Dafür spricht zum einen die große Zahl der Mitgliedsstaaten des Ölhaftungsübereinkommens (121) und des Fondsübereinkommens (102), zum anderen die Vorbildfunktion, die es für zahlreiche weitere internationale Übereinkommen hat. Bereits das schnelle Inkrafttreten war ein Zeichen für die Praktikabilität beider Übereinkommen.

Überdies ist es bislang das einzige Haftungs- und Entschädigungssystem, das praktische Erfahrungen mit Entschädigungsfällen aufweisen kann.[509]

Durch das Protokoll von 2003 wurden zudem die für Tankerunfälle zur Verfügung stehenden Entschädigungssummen deutlich erhöht. Die dadurch entstehende zusätzliche finanzielle Last wurde allein der Ölindustrie aufgebürdet.

Deren Vertreter kritisieren nun, dass der Zusatzfonds zwar eine höhere Entschädigung ermöglicht, nicht aber die Schiffssicherheit und damit die Prävention von Öltankerunfällen verbessert werde.[510]

Neben weiteren Kritikpunkten wie z.B. einer erneuten Erhöhung der Haftungshöchstbeträge und einer gerechteren Verteilung der finanziellen Lasten zwischen den Schiffseignern, Versicherungen und der Ölindustrie diskutiert die im Jahr 2000 vom IOPC Fonds 1992 eingesetzte Arbeitsgruppe (Third Intersessional Working Group) daher insbesondere auch die Einführung besonderer Haftungsregeln für Öltransporte mit sogenannten „sub-standard“ Schiffen.[511]

Dies sind Schiffe, die entweder sehr alt oder in schlechtem Zustand sind, wobei bisher nicht klar definiert wurde, welche Schiffe genau unter diesen Begriff fallen. Bei Unfällen, die durch ein sub-standard Schiff verursacht werden, kann der Eigentümer in der Regel seine Haftung beschränken. Eine Durchbrechung dieser Beschränkung ist kaum möglich. Nur dann, wenn nachgewiesen werden kann, dass der Eigentümer absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein Schaden wahrscheinlich eintreten wird, haftet der Eigentümer unbeschränkt, Art. V Abs. 2 HÜ. Meist ist ihm dies nicht nachzuweisen. Auch haben die Geschädigten häufig kein Interesse an einer Durchbrechung der Haftungsbeschränkung, da sie ihre übrigen Ansprüche gegen den IOPC Fonds 1992 oder den Zusatzfonds geltend machen können.[512]

Damit es gar nicht erst zu einem Schadensereignis kommt, bedarf es anderer Wege als der stetigen Erhöhung der Haftungshöchstsummen. Denkbar ist eine

[509] Traisbach, Haftung und Entschädigung bei Öltankerunfällen, 169 (190).
[510] Traisbach, Haftung und Entschädigung bei Öltankerunfällen, 169 (186).
[511] IOPC Fund, Report on the Fifth Meeting of the Third Intersessional Working Group, S. 3 ff.; zur Diskussion siehe auch ausführlich Romero Lares, S. 163 ff.
[512] Romero Lares, S. 79.

zusätzliche Haftung für Eigentümer von sub-standard Schiffen oder die Minderung der Voraussetzungen für eine Durchbrechung der Haftungsbegrenzung.[513]

Eine solche Maßnahme allein wird allerdings das eigentliche Problem, den Einsatz von sub-standard Schiffen, kaum lösen. Denn für die Eigentümer wird der Einsatz von sub-standard Schiffen weiterhin wirtschaftlich vorteilhaft sein, selbst dann noch, wenn es einmal zu einem Schadensereignis kommt. Zur Entlastung des IOPC Fonds und zur gleichzeitigen Erreichung höherer Sicherheitsstandards für Tanker bedarf es härterer Sanktionen für die Nutzung von sub-standard Schiffen und für die damit verbundenen Sorgfaltspflichtverletzungen in Form von hohen Geldstrafen, die an den Internationalen Entschädigungsfonds zu zahlen sind.[514]

Der eingangs erwähnte Verordnungsvorschlag der EU sieht bereits die Einführung von Geldstrafen vor.[515] Nach dessen Art. 10 Abs. 1 sollen die Mitgliedstaaten ein System festlegen, nach dem jede Person mit einer Geldstrafe belegt wird, die von einem Gericht für schuldig befunden wurde, durch rechtswidrige, vorsätzliche oder grob fahrlässige Handlungen oder Unterlassungen zu einem Schadensereignis beigetragen zu haben. Der Einsatz von sub-standard Schiffen dürfte regelmäßig eine grob fahrlässige Handlung darstellen. Jedoch wird der Verordnungsvorschlag wohl nach Inkrafttreten des Protokolls von 2003 nicht mehr umgesetzt werden.

Neben der Sanktionierung ist es zudem denkbar, bereits die Verwendung von sub-standard Schiffen für die Durchbrechung der Haftungsbegrenzung ausreichen zu lassen.

VI. Internationales Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung von Bunkerölverschmutzungsschäden

Das am 23. März 2001 verabschiedete „Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden“ (Bunkerölübereinkommen) regelt die Haftung für Ölverschmutzungsschäden, die durch das für den Betrieb oder Antrieb des Schiffes verwendete Öl (Bunkeröl)[516] verursacht wurden. Es regelt somit nicht die Haftung für Schäden, die durch das Transportgut entstehen, sondern allein die Haftung für Bunkerölschäden. Dennoch wird hier zur Abgrenzung kurz auf das Übereinkommen von 2001 eingegangen.[517]

---

[513] Dies schlägt Romero Lares vor, S. 169.
[514] So auch Traisbach, Haftung und Entschädigung bei Öltankerunfällen, 169 (191).
[515] ABl. C 227 E/24 vom 24.09.2002, S. 487 - 496.
[516] Art. 1 Abs. 5 Bunkerölübereinkommen enthält eine genaue Definition.
[517] Einen ausführlichen Überblick über das Bunkerölübereinkommen gibt Ramming in VersR 2007, 306-322.

Das Bunkerölübereinkommen von 2001 zählt mittlerweile 25 Vertragsstaaten - darunter auch Deutschland - und wird am 21. November 2008 in Kraft treten.[518] Durch das Bunkerölübereinkommen wird die bedeutende Haftungslücke geschlossen, die bis dahin für Verschmutzungsschäden durch Bunkeröl bestand.[519]

Das Übereinkommen erfasst alle Arten von Seeschiffen unabhängig von ihrer Ladung mit Ausnahme der Schiffe, die zur Beförderung von Öl als Massengut (Bulköl) gebaut worden sind oder dieses tatsächlich befördern.[520] Dies ergibt sich aus Art. 4 Abs. 1 Bunkerölübereinkommen (BÜ), nach dem dieses Übereinkommen nicht auf Verschmutzungsschäden im Sinne des Haftungsübereinkommens anzuwenden ist, unabhängig davon, ob nach dem Haftungsübereinkommen für diese Schäden Schadensersatz zu leisten ist oder nicht. Das Bunkerölübereinkommen und das Ölhaftungsübereinkommen schließen sich somit in ihrem sachlichen Anwendungsbereich gegenseitig aus.[521] Der räumliche Anwendungsbereich des Bunkerölübereinkommens (Art. 2 BÜ) ist dagegen identisch mit dem des Ölhaftungsübereinkommens (Art. II HÜ).

Das Haftungsregime des Bunkerölübereinkommens ist in seinen Grundzügen eng an das Ölhaftungsübereinkommen angelehnt und entspricht diesem weitgehend.[522] Der Schiffseigentümer haftet nach Art. 3 Abs. 1 BÜ verschuldensunabhängig für Verschmutzungsschäden durch Bunkeröl (Prinzip der Gefährdungshaftung).[523]

Die Definition des Schiffseigentümers in Art. 1 Abs. 3 BÜ erfasst allerdings im Gegensatz zum Ölhaftungsübereinkommen nicht nur den eingetragenen Eigentümer, sondern auch den Bareboat Charterer, den Betreiber („manager“) und den Ausrüster („operator“) des Schiffes.[524] Für den Fall, dass mehr als eine dieser Personen nach Art. 3 Abs. 1 BÜ haftbar sind, bestimmt Art. 3 Abs. 2 BÜ, dass diese Personen gesamtschuldnerisch haften. Eine Kanalisierung der Haftung auf

---

[518] http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (Stand: 08.08.2010). Die Liste befindet sich auf dem Stand vom 31. August 2008. Vertragsstaaten sind die Bahamas, Bulgarien, Cook Islands, Dänemark, Deutschland, Estland, Griechenland, Island, Jamaika, Kroatien, Lettland, Liberien, Litauen, Luxemburg, Marshall Islands, Norwegen, Polen, Samoa, Sierra Leone, Singapur, Slowenien, Spanien, Tonga, Ungarn, Vereinigtes Königreich und Zypern, http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=248 (Stand: 08.08.2010).

[519] Wu, JMLC 2002, 553; Traisbach, Haftung und Entschädigung bei Öltankerunfällen, 169 (173).

[520] Art. 1 Abs. 1 Bunkerölübereinkommen (BÜ); Denkschrift, BR-Drucks., 944/05, 23.

[521] Wu, JMLC 2002, 553 (556).

[522] Denkschrift, BR-Drucks., 944/05, 23. Zur Entstehung der Bunkerölübereinkommens Wu, Liability and Compensation for Bunker Pollution, JMLC 2002, 553 (554 f.)

[523] Denkschrift, BR-Drucks., 944/05, 26.

[524] Die deutsche Übersetzung „Reeder und Ausrüster“ in Art. 1 Abs. 3 BÜ gibt die Bedeutung der verbindlichen englischen Fassung („manager and operator“) nicht richtig wieder, wird aber dennoch in deutschen Übersetzungen immer wieder gebraucht. Dazu erläuternd Ramming, VersR 2007, 306 (310 f.).

den eingetragenen Eigentümer, wie sie im Ölhaftungsübereinkommen vorgesehen ist, gibt es im Bunkerölübereinkommen somit nicht.[525]

Grund dafür ist zum einen das Fehlen eines zusätzlichen Entschädigungsfonds ähnlich dem IOPC Fonds, der sicherstellt, dass die geschädigten Personen auch dann angemessen entschädigt werden, wenn der eingetragene Eigentümer nicht zahlen kann oder nicht zahlen muss.[526] Andererseits hat die Erstreckung der Haftung auf mehrere Personen Präventionswirkung, da alle genannten Personen aufgrund der möglichen Haftung eher ein Interesse daran haben, die Vermeidung von Bunkerölverschmutzungsschäden sicherzustellen.[527]
Unter Umständen ist der Schiffseigentümer von seiner Haftung befreit, Art. 3 Abs. 3 und 4 BÜ. Die Haftungsausschlusstatbestände sind identisch mit denen des Ölhaftungsübereinkommens.

Die Haftung des Schiffseigentümers erstreckt sich auf Verschmutzungsschäden, die durch das an Bord befindliche oder von dem Schiff stammende Bunkeröl verursacht worden sind, Art. 3 Abs. 1 BÜ. Dabei entspricht der Begriff des Verschmutzungsschadens in Art. 1 Abs. 9 BÜ wiederum dem des Ölhaftungsübereinkommens.

Der Schiffseigentümer und der Versicherer sind berechtigt, ihre Haftung zu beschränken. Im Gegensatz zum Ölhaftungsübereinkommen enthält das Bunkerölübereinkommen jedoch keine eigenen Haftungshöchstsummen, sondern verweist lediglich auf das anwendbare nationale und internationale Recht und nennt als Beispiel das Haftungsbeschränkungsübereinkommen (HBÜ) für Seeforderungen von 1976 in der jeweils geltenden Fassung, Art. 6 BÜ. In der Bundesrepublik Deutschland kommen die §§ 486 ff. HGB in Verbindung mit dem HBÜ von 1976 in der Fassung des Protokolls von 1996 zur Anwendung.[528]

Nach Art. 7 BÜ ist allein der Eigentümer eines in das Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragenen Schiffes mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 1.000 verpflichtet, eine Versicherung oder vergleichbare finanzielle Sicherheit in Höhe des Betrages, auf den der Schiffseigentümer seine Haftung beschränken kann, abzuschließen, die überdies einen Direktanspruch gegen den Versicherer vorsieht.

Wie bereits erwähnt ist nach dem Bunkerölübereinkommen kein zusätzlicher Entschädigungsfonds vorgesehen, der weitergehende Schäden deckt.

---

525 Ramming, VersR 2007, 306 (311); vgl. Wu, JMLC 2002, 553 (558 f.); Zhu, S. 28 f.
526 Wu, JMLC 2002, 553 (559); Zhu, S. 29.
527 Denkschrift, BR-Drucks., 944/05, 26.
528 Ausführlich dazu Ramming, VersR 2007, 306 (313).

F. Sondervorschriften für die Haftung bei der Beförderung von Nuklearmaterial

I. Überblick

Anfang der 50er Jahre setzte die friedliche Nutzung von Atomkraft zur Energieerzeugung nach dem Vorbild der USA auch in Europa ein.[529] Die Risiken nuklearer Unfälle, die auch bei der friedlichen Nutzung von Kernenergie eintreten und mit großer Wahrscheinlichkeit grenzüberschreitende, wenn nicht gar globale Schäden hervorrufen können, erforderten alsbald die Schaffung eines internationalen Haftungsregimes.[530] Das Atomhaftungsrecht wurde daher von Anfang an von internationalen Übereinkommen geprägt.

Zu Beginn der 60er Jahre wurden zwei völkerrechtliche Verträge – das Pariser und das Wiener Übereinkommen – verabschiedet, die beide die zivilrechtliche Haftung und Entschädigung für grenzüberschreitende Atomschäden zum Gegenstand haben. Neben der Haftung für Schäden durch ortsfeste Kernenergieanlagen regeln beide Übereinkommen auch die Haftung für Nukleartransporte.[531]

Nukleartransporte spielen eine entscheidende Rolle in der Kernenergie, da der Betrieb eines Kernkraftwerkes ohne die Beförderung von Kernbrennstoffen oder die Entsorgung von abgebrannten Brennelementen und radioaktiven Abfällen nicht denkbar ist.[532]

Das am 29. Juli 1960 beschlossene „Pariser Übereinkommen[533] über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie“ wurde von der OEEC (Organisation for European Economic Cooperation), dem Vorläufer der OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development), ausgearbeitet und ist für deren Mitglieder, also für die westeuropäischen Industriestaaten, gültig.[534]

Die Mehrzahl der Vertragsstaaten des Pariser Übereinkommens betrachtete jedoch die darin festgelegten Haftungs- und Deckungssummen als zu niedrig und entschloss sich daher, ein Zusatzübereinkommen abzuschließen.[535] Das am 31. Januar 1963 in Brüssel verabschiedete Zusatzübereinkommen ergänzt das

[529] Zur Entwicklung des internationalen Atomhaftungsrechts Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 29 ff.; Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 4 ff.

[530] Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 29.

[531] Art. 4 Pariser Übereinkommen und Art. II Wiener Übereinkommen.

[532] Vgl. Pelzer, Liablility for international nuclear transport: an overview, in: Seminar on Nuclear Law and Liability in Turkey, Ankara, 8-9 September 1999, S. 1.

[533] BGBl. 1975 II, S. 959 ff.

[534] Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 29. Das Pariser Übereinkommen hat derzeit 15 Vertragsstaaten, http://www.nea.fr/html/law/paris-convention-ratification.html (Stand: 14.09.08).

[535] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Einführung zum Kommentar zum PÜ, Rn. 2.

Pariser Übereinkommen, indem es eine einheitliche Heraufsetzung der Haftungs- und Deckungssummen unter Einsatz öffentlicher Mittel der Teilnehmerstaaten vorsieht. Bis auf wenige Ausnahmen (Griechenland, Portugal, Türkei) haben alle Vertragsstaaten des Pariser Übereinkommens das Brüsseler Zusatzübereinkommen ratifiziert.[536] Die beiden Übereinkommen bilden somit ein zusammenhängendes System, das die atomrechtliche Haftung in den OECD-Staaten regelt und vereinheitlicht.

Das wenig später von der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO) erarbeitete „Wiener Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden“ vom 21. Mai 1963 folgt in seinen Grundsätzen dem Pariser Übereinkommen und ist inhaltlich nahezu identisch. Es legt allerdings im Gegensatz zu diesem nur einen haftungsrechtlichen Mindeststandard fest, steht dafür aber nicht nur den OECD-Staaten, sondern auch den östlichen Industriestaaten und Entwicklungsländern offen und hat dadurch weltweite Geltung erlangt.[537]

Allerdings sind die westeuropäischen Industrieländer dem Wiener Übereinkommen bisher nicht beigetreten und werden dies auch in Zukunft aller Wahrscheinlichkeit nach nicht tun, da sie bereits dem detaillierteren Paris-Brüsseler Haftungssystem angehören und somit nach wie vor kein Interesse an einem Beitritt zum Wiener Übereinkommen haben.[538]

Nach der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl am 26. April 1986 wurde deutlich, dass zwei getrennt bestehende Haftungsregime, das Paris-Brüsseler Haftungssystem einerseits und das Wiener Übereinkommen andererseits, große Nachteile bringen.[539] Denn Schadensersatzansprüche konnten nur in den Staaten geltend gemacht werden, die demselben Übereinkommen angehörten.

Dieser Missstand führte schließlich zur Annahme des auf der Diplomatischen Konferenz in Wien erarbeiteten „Gemeinsamen Protokolls über die Anwendung des Wiener Übereinkommens und des Pariser Übereinkommens“ am 21. September 1988.[540] Dieses sollte vor allem den zentral- und osteuropäischen Staaten, die bisher noch keinem Übereinkommen angehörten, einen Anreiz bieten, dem Wiener Übereinkommen beizutreten.[541] Das Gemeinsame Protokoll ist am 27. April 1992 in Kraft getreten und derzeit für 25 Vertragsstaaten in Kraft.[542] Die

[536] Das Brüsseler Zusatzübereinkommen ist somit für 12 Vertragsstaaten in Kraft. Zum aktuellen Ratifizierungsstand: http://www.nea.fr/html/law/brussels-convention-ratification.html (Stand: 08.08.2010).

[537] Vgl. Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 61. Es ist derzeit für 35 Vertragsstaaten in Kraft. http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/liability_status.pdf (Stand: 08.08.2010).

[538] Vgl. dazu bereits früher Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 71.

[539] Erläuternd Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 71.

[540] BGBl.2001 II, S. 203 ff.

[541] Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 9 Rn. 8.

[542] http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/jointprot_status.pdf (Stand: 08.08.2010). Die Liste ist auf dem Stand vom 26.03.2007.

Mitgliedschaft steht naturgemäß nur den Staaten offen, die auch Vertragsstaaten des Pariser oder des Wiener Übereinkommens sind, Art. VI Gemeinsames Protokoll.

Das Gemeinsame Protokoll stellt einerseits die ausschließliche Anwendbarkeit entweder des Pariser oder des Wiener Übereinkommens sicher (Art. III Gemeinsames Protokoll), andererseits verbindet es beide Übereinkommen, indem im Hoheitsgebiet beider Übereinkommen die Anlageninhaber der Vertragsstaaten wechselseitig haften (Art. II Gemeinsames Protokoll). Tritt also ein nukleares Ereignis im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates des Wiener Übereinkommens ein, haftet der Inhaber der Anlage auch für Schäden, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates des Pariser Übereinkommens eingetreten sind, und umgekehrt. Die Höhe der zur Verfügung stehenden Haftungssummen hängt dabei immer davon ab, in welchem Land sich der Unfall ereignet.

Der erhoffte Beitritt vieler neuer Staaten zum internationalen Haftungsregime blieb allerdings damals trotz des Gemeinsamen Protokolls aus.[543] Überdies hatte die Katastrophe von Tschernobyl deutlich gemacht, dass die in beiden Haftungsregimen vorgesehenen Haftungssummen für potentielle Schadensausmaße von Kernkraftunfällen wie in Tschernobyl, aber auch für geringere nukleare Unfälle, völlig unzureichend sind.[544]

Diese Überlegungen mündeten schließlich in die Verabschiedung des „Übereinkommens zur Bereitstellung zusätzlicher Entschädigungsmittel" am 12. September 1997. Dieses Übereinkommen ist ein freistehendes Übereinkommen, d.h. es steht nicht nur Vertragsstaaten des Pariser und Wiener Übereinkommens offen, sondern auch Nichtvertragsstaaten, deren nationales Recht mit den Bestimmungen des Anhangs zum Entschädigungsübereinkommen übereinstimmt.[545] Es ist allerdings bisher noch nicht in Kraft getreten.[546]

Ferner wurde auf derselben Diplomatischen Konferenz in Wien ein „Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen von 1963" abgeschlossen, das am 4. Oktober 2003 in Kraft getreten ist.[547] Das Zusatzprotokoll zum Wiener Übereinkommen vom 12. September 1997 ist ebenfalls eine eigenständige Konvention,

543 Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 10, Rn. 9.

544 Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 9, Rn. 7.

545 Art. XVIII Abs. 1 und Art. XIX Abs. 1 Entschädigungsübereinkommen. Der Anhang zum Entschädigungsübereinkommen enthält allerdings die wesentlichen Grundsätze des Wiener und Pariser Übereinkommens. Ausführlich zum Entschädigungsübereinkommen 2. Teil F IV.

546 Ratifiziert haben bisher nur Argentinien, Marokko, Rumänien und die USA. http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/supcomp_status.pdf (Stand: 08.08.2010), die Liste ist auf dem Stand vom 21.05.2008.

547 Derzeit ist es für folgende fünf Staaten in Kraft: Argentinien, Belarus, Lettland, Marokko und Rumänien. http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/protamend_status.pdf (Stand: 08.08.2010).

da es nach seinem Art. 20 auch Nichtvertragsstaaten des Wiener Übereinkommens von 1963 zum Beitritt offen steht.[548]

Auch das Paris-Brüsseler Haftungssystem wurde durch zwei Änderungsprotokolle 1964 und 1982 ergänzt, die von allen bisherigen Vertragsstaaten beider Übereinkommen ratifiziert wurden, so dass das Haftungssystem nun in seiner konsolidierten Fassung in Kraft ist.[549]

Den jüngsten Reformschritt, motiviert durch die revidierte Fassung des Wiener Übereinkommens von 1997, stellen die Protokolle vom 12. Februar 2004 zur Änderung des Pariser und des Brüsseler Zusatzübereinkommens in der Fassung der Zusatzprotokolle von 1964 und 1982 dar.[550] Voraussetzung für das Inkrafttreten des Änderungsprotokolls zum Pariser Übereinkommen ist nach Art. 20 PÜ die Ratifikation, Annahme oder Genehmigung von zwei Dritteln der Vertragsparteien. Das Protokoll zum Brüsseler Zusatzübereinkommen tritt erst in Kraft, wenn alle Vertragsparteien es ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben, Art. 21 BZÜ. Bisher wurden diese Voraussetzungen nicht erfüllt.[551]

Zu erwähnen sind schließlich die seerechtlichen Atomhaftungsübereinkommen:

Das Brüsseler Übereinkommen vom 17. Dezember 1971 über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial auf See hat allein das Ziel zu gewährleisten, dass auch bei Seebeförderungen von Kernmaterialien, die im Pariser Übereinkommen nicht geregelt sind, ausschließlich der Inhaber einer Kernenergieanlage haftet.[552] Es ist seit dem 15. Juli 1975 in Kraft und hat inzwischen 17 Mitgliedstaaten.[553]

Das Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen vom 25. Mai 1962 regelt die Haftung für kernenergiebetriebene Schiffe.[554] Es schließt die Haftungslücke für Reaktoren, die Teil eines Beförderungsmittels sind, und wird zur Abgrenzung kurz behandelt.[555] Das Reaktorschiff-Übereinkommen ist bisher nicht in Kraft getreten.

---

[548] Vgl. Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 13 Rn. 15. Ausführlich dazu 2. Teil F III 2.

[549] Die geltende Fassung ist abgedruckt in BGBl. 1985 II, S. 964 ff. und 970 ff. Siehe auch Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 11 Rn. 12 f.

[550] Die Protokolle sind abrufbar unter: http://www.nea.fr/html/law/paris_convention.pdf und http://www.nea.fr /html/law/brussels_supplementary_convention.pdf (Stand: 08.08.2010).

[551] Das Änderungsprotokoll zum Pariser Übereinkommen hat bisher kein Staat ratifiziert, http://www.nea.fr/html/law/paris-convention-ratification.html (Stand: 08.08.2010). Zu beachten ist die Entscheidung des Rates vom 8. März 2004 (2004/294/EG) zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens sind, das Änderungsprotokoll im Interesse der Gemeinschaft zu ratifizieren oder diesem beizutreten.
Das Änderungsprotokoll zum Brüsseler Zusatzübereinkommen hat bislang nur Spanien (12.01.06) ratifiziert, http://www.nea.fr/html/law/brussels-convention-ratification.html (Stand: 08.08.2010).

[552] Ausführlich zu dem Brüsseler Seetransportübereinkommen 2. Teil F V.

[553] http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (Stand: 08.08.2010). Die Liste ist auf dem Stand vom 31. August 2008.

[554] BGBl. 1975 II, 957, 977 ff.

[555] Siehe 2. Teil F VI.

II. Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie und Brüsseler Zusatzübereinkommen vom 31. Januar 1963, jeweils in der Fassung der Zusatzprotokolle von 1964, 1982 und 2004

Das „Pariser Übereinkommen über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie" von 1960[556] ist zusammen mit dem Zusatzprotokoll vom 28. Januar 1964[557], das Unvereinbarkeiten mit dem Wiener Haftungsübereinkommen von 1963 ausräumen und dadurch den Vertragsstaaten des Pariser Übereinkommens den Beitritt zum Wiener Übereinkommen erleichtern sollte, am 01. April 1968 in Kraft getreten.[558]

Im Jahre 1982 wurde es durch ein weiteres Protokoll[559] geändert, das u.a. das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds anstelle des bisherigen Goldstandards einführte und am 7. Oktober 1988 in Kraft trat.

Mit dem Änderungsprotokoll von 1982 wurde auch die amtliche Interpretationshilfe zum Pariser Übereinkommen, das „Exposé des Motifs", das 1964 von den Vertragsstaaten gebilligt worden war, den Neuerungen angepasst.[560]

Mittlerweile ist das Pariser Übereinkommen zur Grundlage der nationalen Regelungen in den überwiegend westeuropäischen Mitgliedsländern[561] geworden. Es kann entweder als völkerrechtlicher Rahmen einer nationalen Gesetzesregelung dienen oder als unmittelbar anwendbare Regelung in das nationale Recht übernommen werden.[562]

Zusammen mit dem am 4. Dezember 1974 völkerrechtlich in Kraft getretenen Brüsseler Zusatzübereinkommen von 1963[563], das ebenfalls durch zwei Zusatzprotokolle 1964[564] und 1982[565] geändert wurde und im übrigen streng akzesso-

---

[556] BGBl. 1975 II, S. 959 ff.

[557] BGBl. 1975 II, S. 1007 ff.

[558] BGBl. 1976 II, S. 308 (309). Zu den Hintergründen und dem Entstehungsprozess des Pariser Übereinkommens Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 36 ff.

[559] BGBl. 1985 II, S. 690 (691 ff.).

[560] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Einführung zum Kommentar zum PÜ, Rn. 3. Der Text der 1982 revidierten Fassung ist abrufbar unter http://www.nea.fr/html/law/nlparis_ motif.html (Stand: 08.08.2010).

[561] Die 15 Vertragsstaaten sind Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, die Niederlande, Norwegen, Portugal, Schweden, Slowenien, Spanien, Türkei und das Vereinigte Königreich. http://www.nea.fr/html/law/paris-convention-ratification.html (Stand: 08.08.2010).

[562] Haedrich, Vorbemerkung zu § 25 AtG, Rn. 2. Zur Umsetzung in Deutschland, Frankreich und England, siehe 3. Teil A II, B VI und C I 2 b).

[563] BGBl. 1975 II, S. 992 ff.; BGBl. 1976 II, S. 318 ff. Zu den Hintergründen und dem Entstehungsprozess des Brüsseler Zusatzübereinkommens Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 58 ff.

[564] BGBl. 1975 II, S. 1021 ff.

[565] BGBl. 1985 II, S. 690 (698 ff.).

risch[566] zum Pariser Übereinkommen ist, bilden beide Übereinkommen für die meisten westeuropäischen Staaten ein einheitliches Haftungssystem. Während die materiellen Haftungsvorschriften im Pariser Übereinkommen enthalten sind, ergänzt das Brüsseler Zusatzübereinkommen das Pariser Übereinkommen um zwei weitere Entschädigungsebenen: Die Entschädigungshöchstbeträge der Anlageninhaberhaftung werden in einer zweiten Stufe durch Eintritt des Anlagenstaates, in einer dritten Stufe durch kollektiven Eintritt aller Vertragsstaaten angehoben.[567]

Nachdem das Wiener Übereinkommen 1997 grundlegend geändert wurde, wollte man das Paris-Brüsseler Haftungssystem dem revidierten Wiener Übereinkommen anpassen, da das Gemeinsame Protokoll nur funktionsfähig ist, wenn beide Haftungsregime im Wesentlichen inhaltsgleich sind.[568] Die so entstandenen Protokolle vom 12. Februar 2004 sehen eine wesentliche Verbesserung des Opferschutzes vor, indem sie 1.) den räumlichen Anwendungsbereich erheblich ausdehnen, 2.) den Begriff des nach dem Übereinkommen zu ersetzenden nuklearen Schadens erweitern und damit einhergehend 3.) die Haftungshöchstsummen erheblich heraufsetzen.[569]

Außerdem sieht die Neufassung des Art. 22 lit. c) PÜ 2004 vor, dass die Vertragsparteien alle fünf Jahre, beginnend mit dem Inkrafttreten des Pariser Übereinkommens in der Fassung des Protokolls von 2004, über Fragen von gemeinsamen Interesse beraten, insbesondere darüber, ob die Haftungs- und Deckungssummen erhöht werden sollen. Die bisherige Rechnungseinheit (Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds) wird zudem durch den Euro ersetzt und damit der europäische Charakter der Übereinkommen unterstrichen.[570]

Die Protokolle von 2004 sind noch nicht in Kraft getreten. Daher wird das gegenwärtige Paris-Brüsseler Haftungssystem in der Fassung von 1982 dargestellt,[571] aber zugleich auf die Änderungen durch die Protokolle von 2004 hingewiesen.

Das Pariser Übereinkommen enthält auch in der Neufassung des Protokolls von 2004 keine abschließende und umfassende Regelung sämtlicher materiell- und verfahrensrechtlicher Fragen des Atomhaftungsrechts, so dass an manchen Stellen auf das nationale Recht der Vertragsstaaten zurückgegriffen werden muss.[572]

---

566 Nach Art. 23 lit. a) BZÜ ist das Brüsseler Zusatzübereinkommen an den Bestand des Pariser Übereinkommens geknüpft.

567 Vgl. Art. 3 BZÜ. Ausführlich dazu unter 2. Teil F II 2 g) bb).

568 Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 10 Rn. 10; Heller, atw 2004, 435; vgl. Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 1998, § 61 Rn. 25.

569 Ausführlich zum Protokoll von 2004 zum Pariser Übereinkommen Blobel, Natur und Recht 2005, 137 ff.

570 Siehe Art. 7 PÜ 2004 und Art. 3 BZÜ 2004. Kissich, S. 58.

571 Pariser Übereinkommen BGBl. 1985 II, S. 964 ff.; Brüsseler Zusatzübereinkommen BGBl. 1985 II, S. 970 ff.

572 Blobel, Natur und Recht 2005, 137 (141).

Zum Teil wird ausdrücklich auf das „innerstaatliche Recht“ oder „die innerstaatliche“ Gesetzgebung verwiesen.[573] Diese Ausdrücke bedeuten nach Art. 14 lit. b) des Pariser Übereinkommens von 1982 das innerstaatliche Recht des zuständigen Gerichts. Diese Bestimmung wird ganz überwiegend als Gesamtverweisung verstanden,[574] d.h. die Verweisung schließt das Kollisionsrecht des zuständigen Gerichts mit ein.

Der neue Wortlaut des Art. 14 lit. b) in der durch das Protokoll von 2004 geänderten Fassung bestimmt dagegen ausdrücklich, dass die Verweisung eine Sachnormverweisung ist. Denn danach bedeuten die Ausdrücke „innerstaatliches Recht bzw. Gesetzgebung“ das innerstaatliche Recht des zuständigen Gerichts, mit Ausnahme des Kollisionsrechts. Durch die Neufassung des Art. 14 lit. b) des Pariser Übereinkommens ist eine Rückverweisung auf ausländisches Recht ausgeschlossen und für den Rechtsanwender erübrigt sich die mitunter aufwendige Erforschung fremden Rechts.

Ferner bestimmen sowohl das Pariser Übereinkommen als auch das Brüsseler Zusatzübereinkommen, dass ihre Vorschriften ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit, den Wohnsitz oder den Aufenthalt anzuwenden sind.[575] Dieses Diskriminierungsverbot gilt nicht nur für die Geschädigten, sondern ebenso für die Haftpflichtigen.[576]

Jeder Vertragsstaat ist zudem vor der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung berechtigt, Vorbehalte zu einer oder mehreren Bestimmungen der beiden Übereinkommen zu machen, Art. 18 lit. a) PÜ 1982 und Art. 18 lit. a) BZÜ 1982.

Diese Vorbehalte bedürfen allerdings der Zustimmung der Unterzeichnerstaaten. Die von den einzelnen Vertragsstaaten zu den Übereinkommen gemachten Vorbehalte, denen zugestimmt wurde, finden sich im Anhang der Übereinkommen.

Der Wortlaut der französischen, deutschen, englischen, spanischen, italienischen und niederländischen Fassungen beider Übereinkommen ist gleichermaßen verbindlich.

---

[573] So z.B. in Art. 11 und Art. 8 lit. b), d) und f) PÜ 2004.

[574] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 14, Rn. 2; Exposé des Motifs, Rn. 60; Kühne, NJW 1986, 2139 (2141); Bornheim, S. 74 f.; a.A. Kreuzer in: Münchener Kommentar, Band 10 (EGBGB), 3. Auflage von 1998, Art. 38 EGBGB Rn. 263.

[575] Art. 14 lit. a) und c) PÜ; Art. 8 BZÜ.

[576] Vgl. Hillgenberg, Das Internationalprivatrecht der Gefährdungshaftung für Atomschäden, S. 181.

1. Anwendungsbereich

a) Nach der geltenden Fassung von 1982

aa) Räumlicher Anwendungsbereich des Pariser Übereinkommens

Das Pariser Übereinkommen (PÜ)[577] ist nach seinem Art. 2 auf nukleare Ereignisse und Nuklearschäden, die im Hoheitsgebiet von Nichtvertragsstaaten eintreten, grundsätzlich nicht anwendbar. Die Vertragsstaaten können allerdings in ihrem nationalen Recht etwas anderes bestimmen.

Positiv formuliert erstreckt sich der räumliche Anwendungsbereich somit nur auf das Hoheitsgebiet der Vertragsstaaten. Dieses umfasst neben dem Festland der Vertragsstaaten auch den Luftraum darüber und die dazugehörigen Hoheitsgewässer (Binnengewässer und das Küstenmeer).[578]

Nukleartransporte innerhalb des Hoheitsgebiets der Vertragsstaaten werden also zweifellos vom räumlichen Anwendungsbereich erfasst. Das Pariser Übereinkommen regelt aber auch die Haftung für die Beförderung von Kernmaterialien in oder von Nichtvertragsstaaten und stellt dabei auf den Zeitpunkt des Ausladens der Kernmaterialien aus dem Beförderungsmittel bzw. den Zeitpunkt des Verladens auf das Beförderungsmittel ab.[579] Fraglich ist, ob durch diese Regelung der räumliche Anwendungsbereich des Übereinkommens auf das Gebiet eines Nichtvertragsstaates erweitert wird, wenn die Kernmaterialien erst im Hoheitsgebiet des Nichtvertragsstaates ausgeladen bzw. bereits dort verladen werden.

Von einer solchen Erweiterung geht die ältere Literatur aus, nennt jedoch keine Gründe.[580] Dagegen spricht allerdings der Wortlaut des Artikels 4 PÜ, der die Haftung für die Beförderung von Kernmaterialien „unbeschadet des Artikels 2" regelt, gegen eine Erweiterung des räumlichen Anwendungsbereichs. Denn der Zusatz stellt klar, dass Artikel 4 PÜ unter dem Vorbehalt des Artikels 2 PÜ steht, welcher die Anwendung auf nukleare Ereignisse und Schäden in Nichtvertragsstaaten ausschließt. Bereits die alte Fassung des Artikels 4 PÜ von 1960 enthielt diesen Zusatz.

---

[577] Die Abkürzung PÜ steht immer für das Pariser Übereinkommen in der geltenden Fassung von 1982.

[578] Vgl. Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 23 Rn. 1; Exposé des Motifs, Rn. 7. Sehr ausführlich zum räumlichen Anwendungsbereich Kissich, S. 177 ff.

[579] Art. 4 lit. a) iv) und b) iv) PÜ. Zur Regelung von Nukleartransporten in oder von Drittstaaten siehe 2. Teil F II 2 a).

[580] Fischerhof-Pelzer, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, 2. Auflage 1978, Art. 4 PÜ, Rn. 5; Winters, Atom- und Strahlenschutzrecht, 1978, S. 49; Krause-Ablass, Apportioning Liability for Transborder Damages, in: Nuclear Energy Law After Chernobyl, 1988, 125 (131).

Überdies bestimmt sowohl die alte als auch die 1982 überarbeitete Fassung der amtlichen Interpretationshilfe (Exposé des Motifs) ausdrücklich, dass auch in den in Art. 4 lit. a) iv) und lit. b) iv) PÜ geregelten Fällen der Inhaber nicht nach dem Pariser Übereinkommen für nukleare Ereignisse im Hoheitsgebiet von Nichtvertragsstaaten oder für dort eintretende Schäden haftet.[581] Die geltende Fassung des Exposé des Motifs stellt zudem klar, dass die Haftung des versendenden Anlageninhabers an der Grenze zum Hoheitsgebiet des Nichtvertragsstaates endet sowie im umgekehrten Fall die Haftung des empfangenden Anlageninhabers mit Überschreitung der Grenze eines Vertragsstaates beginnt.[582]

Die Regelung in Art. 4 lit. a) iv) und b) iv) PÜ erweitert somit nicht den räumlichen Anwendungsbereich.[583] Den Vertragsstaaten ist es jedoch nach Art. 2 PÜ unbenommen, in ihrem nationalen Recht einen größeren Anwendungsbereich zu bestimmen. Solange die Vertragsstaaten aber von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch machen, haftet der Anlageninhaber, der Kernmaterialien in einen Drittstaat versendet oder solche aus einem Drittstaat empfängt, nicht nach dem Pariser Übereinkommen, wenn das nukleare Ereignis oder der Schaden in einem Nichtvertragsstaat eintritt.

bb) Räumlicher Anwendungsbereich des Brüsseler Zusatzübereinkommen

Nach dem Brüsseler Zusatzübereinkommen (BZÜ)[584] werden alle Schäden erfasst, für die nach dem Pariser Übereinkommen ein Anlageninhaber haftet und die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei oder auf hoher See oder im Luftraum darüber an Bord eines in einem Vertragsstaat registrierten Schiffes oder Luftfahrzeugs entstanden sind, Art. 2 lit. a) i), ii) 1) und 2) BZÜ.

Sind einem Staatsangehörigen einer Vertragspartei auf hoher See oder im Luftraum darüber Schäden entstanden, werden diesem die Schäden ersetzt, im Falle von Schäden an einem Schiff oder Luftfahrzeug jedoch nur, wenn dieses in einem Vertragsstaat registriert ist, Art. 2 lit. a) ii) 3) BZÜ. Der Begriff „Staatsangehöriger“ schließt nach Art. 2 lit. c) BZÜ die Vertragsstaaten selbst und alle ihre Gebietskörperschaften sowie öffentliche und private Gesellschaften und Vereinigungen mit oder ohne Rechtspersönlichkeit ein, sofern sie ihren Sitz im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei haben. Überdies kann jeder Unterzeichner- oder Beitrittsstaat spätestens bei Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde erklären, dass er natürliche Personen, die nach seiner Gesetzgebung ihren gewöhnlichen Aufenthalt in seinem Hoheitsgebiet haben, oder bestimmte Gruppen solcher Personen seinen Staatsangehörigen gleichstellt, Art. 2 lit. b) BZÜ.

[581] Exposé des Motifs, Rn. 27.
[582] Exposé des Motifs, Rn. 28.
[583] So auch Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 4, Rn. 7; Kissich, S. 205 f.
[584] Die Abkürzung BZÜ steht immer für das Brüsseler Zusatzübereinkommen in der geltenden Fassung von 1982.

cc) Sachlicher Anwendungsbereich

Der sachliche Anwendungsbereich erstreckt sich auf die zivilrechtliche Haftung für durch nukleare Ereignisse erlittene Schäden. Erfasst werden nukleare Ereignisse, die in einer Kernanlage eintreten, ebenso wie nukleare Ereignisse, die während der Beförderung von Kernmaterialien eintreten.[585]

Dabei kommt es - anders als bei den Internationalen Übereinkommen über die Haftung für Gefahrguttransporte[586] - nicht auf das Transportmittel an. Das Pariser Übereinkommen ist vielmehr unabhängig vom Transportmittel auf Nukleartransporte innerhalb des Regelungsbereichs seiner Vorschriften anwendbar. Die häufigste Transportart ist die Beförderung auf dem Landweg.[587] Aber auch die Beförderung zu Wasser und mit Luftfahrzeugen ist möglich.[588] Neben dem Landtransport spielt in der Praxis vor allem der Transport von Kernmaterialien auf dem Seeweg eine entscheidende Rolle, während der Lufttransport eher selten ist.[589]

Auch die zivilrechtliche Haftung von Vertragsstaaten für staatseigene Kernanlagen fällt in den Anwendungsbereich des Übereinkommens.[590]

Dagegen wird die Haftung für Reaktorschiffe nicht vom Übereinkommen erfasst, Art. 6 lit. c) i) 2) PÜ. Die Haftung für Schäden, die durch Reaktoren entstehen, die Teil eines Beförderungsmittels sind, ist im Reaktorschiff-Übereinkommen von 1962 geregelt.[591] Auf Transittransporte, die von einem Nichtvertragsstaat aus durch Vertragsstaaten führen und in einem anderen Nichtvertragsstaat enden, findet das Übereinkommen ebenfalls keine Anwendung, da es an einem haftenden Anlageninhaber im Vertragsgebiet fehlt.[592] In diesen Fällen richtet sich die Haftung nach dem vom Internationalen Privatrecht ermittelten anwendbaren Recht.[593]

Bestimmungen über die innerstaatlichen oder öffentlichen Kranken-, Sozial-, Arbeitsunfall- oder Berufskrankheitenversicherungs- oder –fürsorgeeinrichtungen gehen dem Übereinkommen vor, soweit sie eine Entschädigung für Nuklearschäden vorsehen, Art. 6 lit. h) PÜ. In der Regel wird der Anlageninhaber durch diese Vorschrift aber nicht von seiner Haftung entlastet, da meist die entsprechenden

[585] Art. 3 und 4 PÜ.
[586] CRTD, HNS-Übereinkommen, CRDNI-Entwurf.
[587] Magnus, Intercontinental Nuclear Transport form the Private International Law Perpective, in: Reform of Civil Nuclear Liability, Budapest Symposium 1999, S. 263 (265).
[588] Dies ergibt sich aus Art. 7 lit. f) PÜ.
[589] Kissich, S. 182.
[590] Dies ergibt sich aus Art. 13 lit. e) PÜ, wonach sich der verklagte Vertragsstaat nicht auf seine staatliche Immunität berufen kann.
[591] Dazu siehe unter 2. Teil F VI.
[592] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 4, Rn. 8 und Art. 2, Rn. 1; Kissich, S. 68.
[593] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 4, Rn. 8.

nationalen Rechte Rückgriffsrechte der den Versicherungsschutz gewährenden Organisationen vorsehen.[594]

b) Nach der Neufassung durch die Protokolle von 2004

aa) Räumlicher Anwendungsbereich des Pariser Übereinkommen

Die Neufassung des Art. 2 PÜ durch das Protokoll von 2004 enthält eine wesentliche Ausweitung des räumlichen Anwendungsbereichs, welche anstelle der Negativformulierung eine etwas komplizierte positive Umschreibung erforderte.[595] Insbesondere für grenzüberschreitende Nukleartransporte ist die Erweiterung des Anwendungsbereichs von großer Relevanz, da es künftig auf den Ort des nuklearen Ereignisses kaum mehr ankommt.

Nach Art. 2 lit. a) i) PÜ 2004 gilt das Übereinkommen für nukleare Schäden, die im Hoheitsgebiet oder in nach dem Völkerrecht festgelegten Meereszonen einer Vertragspartei eintreten. Somit erstreckt sich der räumliche Anwendungsbereich nunmehr nicht nur auf die Küstengewässer, sondern auch auf die daran anschließenden Meereszonen. Die Meereszonen müssen allerdings proklamiert worden sein, andernfalls gilt der Meeresraum als „Hohe See“.[596]

Art. 2 lit. a) ii) PÜ 2004 stellt klar, dass das Pariser Übereinkommen auch für nukleare Schäden gilt, die im Hoheitsgebiet einschließlich der Meereszonen einer Vertragspartei des Wiener Übereinkommens eingetreten sind, vorausgesetzt, dass sowohl dieser Staat als auch der Anlagestaat Vertragsparteien des Gemeinsamen Protokolls sind.

Für Nichtvertragsstaaten, die im Zeitpunkt des nuklearen Ereignisses selbst keine Kernanlage besitzen, bringt Art. 2 lit. a) iii) PÜ 2004 eine echte Neuerung. Denn das Übereinkommen gilt nun auch für dort eintretende Schäden. Dies ist insbesondere für die Staaten interessant, die an Staaten mit Kernanlagen angrenzen, wie z.B. Österreich und Irland.[597]

Ferner erstreckt sich der Anwendungsbereich nach Art. 2 lit. a) iv) PÜ 2004 auch auf Schäden, die in „sonstigen Nichtvertragsstaaten“ eintreten. Voraussetzung ist allerdings, dass das Atomhaftungsrecht des Nichtvertragsstaates zum Zeitpunkt des nuklearen Ereignisses gleichwertige Leistungen auf der Grundlage

---

[594] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 20.

[595] Ausführlich zum räumlichen Anwendungsbereich des Pariser Übereinkommens 2004 Kissich, S. 243, 256, 274 ff.

[596] Kissich, S. 256.

[597] Blobel, Natur und Recht 2005, 137 (139). Mit dieser Neuregelung wird nun endlich die Forderung Pelzers, auch für Nachbarstaaten einen angemessenen haftungsrechtlichen Schutz bereitzuhalten, erfüllt. Vgl. Pelzer, Die internationalen Atomhaftungsübereinkommen und das deutsche Recht, S. 183-199 in: Erstes Deutsches Atomrechts-Symposium vom 7./8. Dezember 1972, hrsg. von Rudolf Lukes, Köln, Berlin, Bonn, München 1973.

der Gegenseitigkeit bietet und auf Grundsätzen beruht, die dem neugefassten Pariser Übereinkommen entsprechen: verschuldensunabhängige Haftung des Kernanlageninhabers, Kanalisierung der Haftung, Gleichbehandlung aller Opfer etc.
Außerhalb der Hoheitsgebiete und Meereszonen der Vertragsstaaten und der in Ziffer ii) bis iv) genannten Nichtvertragsstaaten werden nur Schäden an Bord von Schiffen oder Luftfahrzeugen erfasst, die in einem Vertragsstaat oder einem in Ziffer ii) bis iv) genannten Nichtvertragsstaat registriert wurden. Allerdings kann jeder Vertragsstaat nach wie vor in seiner Gesetzgebung einen größeren Anwendungsbereich festlegen, Art. 2 lit. b) PÜ 2004.

Der Anlageninhaber, der Kernmaterialien in einen Nichtvertragsstaat versendet oder solche aus einem Drittstaat empfängt, ist somit nach der Neufassung des Art. 2 durch das Protokoll von 2004 auch für ein nukleares Ereignis oder Schaden in einem Nichtvertragsstaat nach Art. 4 lit. a) iv) und lit. b) iv) PÜ 2004 haftbar, vorausgesetzt, dass der betroffene Staat unter die in Art. 2 lit. a) ii) bis iv) PÜ 2004 genannten Nichtvertragsstaaten fällt.

bb) Räumlicher Anwendungsbereich des Brüsseler Zusatzübereinkommen

Die Neufassung des Brüsseler Zusatzübereinkommens enthält ebenfalls eine Erweiterung des räumlichen Anwendungsbereichs, ist jedoch insgesamt restriktiver als das Pariser Übereinkommen 2004, da es nach wie vor nur für Vertragsstaaten des Brüsseler Zusatzübereinkommens gilt. Das liegt daran, dass die Vertragsstaaten nicht bereit sind, ihre staatlichen Mittel für Geschädigte in Nichtvertragsstaaten zur Verfügung zu stellen.[598]

Die Neufassung erfasst nunmehr auch Schäden, die im Zusammenhang mit der Ausbeutung oder Erforschung der natürlichen Ressourcen in oder über der ausschließlichen Wirtschaftszone oder auf dem Festlandsockel einer Vertragspartei entstanden sind sowie Schäden an künstlichen Inseln, Anlagen oder Strukturen, die unter der Hoheitsgewalt einer Vertragspartei stehen, Art. 2 lit. a) BZÜ 2004.

2. Haftung für Nukleartransporte

Nach Art. 3 lit. a) PÜ haftet der Inhaber einer Kernanlage[599] für nukleare Schäden nach diesem Übereinkommen, wenn bewiesen wird, dass dieser Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht worden ist, welches in der Kernanlage eingetreten oder auf aus der Kernanlage stammende Kernmaterialien zurückzuführen ist, soweit Artikel 4 nichts anderes bestimmt.

---

[598] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 29.
[599] Zu diesem Begriff siehe 2. Teil F II 2 d) aa).

Art. 4 PÜ regelt den Fall der Beförderung von Kernmaterialien einschließlich der damit in Zusammenhang stehenden Lagerung und geht von dem Grundsatz aus, dass auch während eines Kernmaterialtransports stets ein Anlageninhaber für nukleare Schäden haften soll, trifft allerdings in lit. a) und b) einige Sonderbestimmungen. Eine einzige Ausnahme dieses Grundsatzes enthält Art. 4 lit. d) PÜ.

a) Person des Haftenden

Danach haftet für Transporte innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs der Inhaber der Anlagen, aus der die Kernmaterialien stammen, bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Inhaber einer anderen Kernanlage, für den die Kernmaterialien bestimmt sind, die Haftung ausdrücklich durch einen schriftlichen Vertrag übernommen hat oder – mangels eines solchen Vertrags – die Kernmaterialien tatsächlich übernommen hat, Art. 4 lit. a) i) und ii) PÜ.

Umgekehrt haftet der Anlageninhaber, für den die Kernmaterialien bestimmt sind, ab dem Zeitpunkt, ab dem er die Haftung ausdrücklich durch einen schriftlichen Vertrags übernommen oder – mangels eines solchen Vertrags – die Kernmaterialien tatsächlich übernommen hat, Art. 4 lit. b) i) und ii) PÜ. Die Übernahme ist erfolgt, wenn der tatsächliche Vorgang des in die Obhutnehmens, also in erster Linie der Übergang des unmittelbaren Besitzes abgeschlossen ist.[600] Die Beweislast für die erfolgte bzw. noch nicht erfolgte Übernahme trifft im Verhältnis zum Geschädigten den versendenden bzw. empfangenden Anlageninhaber.[601]

Das Protokoll von 2004 sieht die Einfügung eines neuen lit. c) in Art. 4 PÜ vor, der bestimmt, dass die Übertragung der Haftung auf den Inhaber einer anderen Anlage nach Art. 4 lit. a) i) und ii) und lit. b) i) und ii) nur dann möglich ist, wenn dieser ein unmittelbares, wirtschaftliches Interesse an den beförderten Kernmaterialien hat. Ein solches Interesse wird in den meisten Fällen gegeben sein. Für Zweifelsfälle gibt das Protokoll allerdings keine weiteren Anhaltspunkte, so dass die Auslegung den zuständigen Gerichten überlassen bleibt.

Gesondert in Art. 4 lit. a) iii) und lit. b) iii) PÜ aufgeführt ist die Beförderung von Kernmaterialien an einen bzw. von einem Inhaber eines Reaktors, der Teil eines Beförderungsmittels ist (z.B. Reaktorschiffe), da solch ein Reaktor keine Kernanlage i.S.d. Pariser Übereinkommens ist[602]. Danach haftet der Anlageninhaber der versendenden Kernanlage bis zu dem Zeitpunkt, in dem der zum Betrieb des Reaktors ordnungsgemäß Befugte die Kernmaterialien tatsächlich übernommen hat. Der Anlageninhaber, für den die Kernmaterialien bestimmt sind, haftet umgekehrt ab dem Zeitpunkt, in dem er die Kernmaterialien tatsächlich vom Inhaber des Reaktors übernommen hat.

[600] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 4, Rn. 5.
[601] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 4, Rn. 5; vgl. auch Exposé des Motifs, Rn. 24.
[602] Art. 1 lit. a) ii) PÜ definiert den Begriff der „Kernanlage“.

Bei Transporten von einem Vertragsstaat in einen Nichtvertragsstaat haftet nach Art. 4 lit. a) iv) PÜ der versendende Anlageninhaber bis zum dem Zeitpunkt, in dem die Kernmaterialien aus dem Beförderungsmittel, mit dem sie in den Nichtvertragsstaat angekommen sind, ausgeladen worden sind.
Im umgekehrten Fall des Transports von einem Nichtvertragsstaat in das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats haftet der empfangende Anlageninhaber, dessen schriftlicher Zustimmung es überdies bedarf, bereits ab dem Zeitpunkt, in dem die Kernmaterialien auf das Beförderungsmittel, mit dem sie aus dem Nichtvertragsstaat befördert werden sollen, verladen worden sind, Art. 4 lit. b) iv) PÜ. Zu beachten ist, dass diese Regelung nicht den räumlichen Anwendungsbereich auf das Hoheitsgebiet von Nichtvertragsstaaten erweitert.[603]

Ferner gibt Art. 4 lit. d) PÜ den Vertragsstaaten die Möglichkeit, in ihrer Gesetzgebung vorzusehen, dass, anstelle der Inhaber der in ihrem Hoheitsgebiet gelegenen Kernanlagen, ein Beförderer haftet. Über eine solche Haftungsübernahme entscheidet auf Antrag des Beförderers mit Zustimmung des betreffenden Anlageninhabers die zuständige Behörde. Voraussetzung für die Übernahme der Haftung durch einen Beförderer ist allerdings, dass dieser eine ausreichende Deckung der Haftung durch eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit vorweisen kann. Tritt der Beförderer an die Stelle des Anlageninhabers, haftet er wie der Anlageninhaber selbst.

In der Praxis wird von einer solchen Haftungsübernahme nur selten Gebrauch gemacht, da dem Beförderer in der Regel die finanziellen Mittel für die Deckungsvorsorge fehlen.[604] In speziellen Fällen, wie z.B. der Beförderung von Nuklearmaterial durch Bahngesellschaften oder Staatsbahnen, macht die Regelung des Art. 4 lit. d) PÜ jedoch Sinn.[605]

Bis auf die Ausnahme in Art. 4 lit. d) PÜ haftet somit bei Nukleartransporten grundsätzlich der versendende oder empfangende Anlageninhaber und nicht der Beförderer. Für diese Entscheidung waren zwei Gründe maßgebend: Zum einen ist der Beförderer in der Regel nicht in der Lage, die durch den Absender erfolgte Verpackung zu überprüfen, da ihm das dazu nötige Fachwissen fehlt; zum anderen müsste er sehr hohe Versicherungskosten aufbringen, die wiederum nur zum Anstieg der Transportkosten für die Anlageninhaber führen würden.[606]

b) Kanalisierung der Haftung

[603] Siehe 2. Teil F II 1 a).
[604] Pelzer, Liablility for international nuclear transport: an overview, in: Seminar on Nuclear Law and Liability in Turkey, Ankara, 8-9 September 1999, S. 2; IAEA, Handbook on Nuclear Law, S. 117.
[605] Pelzer, Liablility for international nuclear transport: an overview, in: Seminar on Nuclear Law and Liability in Turkey, Ankara, 8-9 September 1999, S. 2; IAEA, Handbook on Nuclear Law, S. 117.
[606] Exposé des Motifs, Rn. 22.

Das Pariser Übereinkommen von 1960 führte erstmals das Prinzip der rechtlichen Haftungskanalisierung ein. Die ausschließliche Beschränkung der Haftung auf nur eine Person, nämlich den Inhaber der Kernanlage, ist insbesondere in Deutschland auf Kritik gestoßen und ausführlich diskutiert worden,[607] da das deutsche Recht bis dahin nur die so genannte „wirtschaftliche Kanalisierung" kannte.[608] Nach dem Exposé des Motifs zum Pariser Übereinkommen hat man sich aus folgenden Gründen für die rechtliche Kanalisierung entschieden:[609] Sie erleichtert die Rechtsverfolgung des Geschädigten und dient damit der Vereinfachung des Verfahrens und auch der Rechtsklarheit. Zudem bewirkt die rechtliche Kanalisierung die Bündelung von Versicherungskapazitäten und dient so der Kostenersparnis. Denn ohne die Kanalisierung müssten sich auch alle Hersteller, Zulieferer etc. gegen das hohe nukleare Risiko versichern und es käme zur so genannten „Pyramidisierung der Versicherungen".[610]

Das Prinzip der Haftungskanalisierung ist in Art. 6 lit. a), b) und c) ii) PÜ niedergelegt. Danach kann für einen durch ein nukleares Ereignis verursachten Schaden nur der Anlageninhaber, der nach den Vorschriften dieses Übereinkommens haftet, in Anspruch genommen werden und sonst niemand. Die Haftung anderer Personen, wie z.B. Hersteller, Zulieferer, Transportunternehmer, Sachverständige etc., ist also grundsätzlich ausgeschlossen.[611] Dies gilt selbst dann, wenn diese schuldhaft handeln.[612] Überdies haftet der Anlageninhaber ausschließlich nach den Vorschriften des Übereinkommens, so dass mögliche Haftpflichtansprüche aufgrund anderer Rechtsgrundlagen, wie z.B. nationales Delikts- oder Umwelthaftungsrecht, ausgeschlossen sind.

Das Prinzip der Haftungskanalisierung wird überdies dadurch verstärkt, dass es auch während des Transports von Kernmaterialien gilt.[613] Selbst dann, wenn

---

607 Zur Diskussion Pelzer, VersR 1966, 1010 ff.; Fischerhof, VersR 1966, 601 ff.; Karr, VersR 1966, 1 (3 ff.); Weitnauer, DB 1961, 666 ff.; Kanno, Gefährdungshaftung und rechtliche Kanalisierung im Atomrecht, S. 9 ff.; Pelzer, Die internationalen Atomhaftungsübereinkommen und das deutsche Recht, in: Erstes Deutsches Atomrechts-Symposium vom 7.-8. Dezember 1972, S. 183 (186 ff.).

608 Bei der wirtschaftlichen Kanalisierung bleibt die Haftung der Personen, die neben dem Anlageninhaber als Schadensverursacher in Betracht kommen, bestehen. Der Anlageninhaber ist aber zum Abschluss einer Versicherung verpflichtet, die auch diese Personen mit einbezieht. Kanno, Gefährdungshaftung und rechtliche Kanalisierung im Atomrecht, S. 10 f.; Weitnauer, Das Atomhaftungsrecht in nationaler und internationaler Sicht, S. 147.

609 Exposé des Motifs, Rn. 15; vgl auch Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 10.

610 Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 10.

611 Winters, Atom- und Strahlenschutzrecht, S. 50; Zur Haftung von Sachverständigenorganisationen, die Gutachten über die Sicherheit von Kernkraftwerken erstellen, Pelzer, atw 1995, 266 (267).

612 Kissich, S. 66.

613 Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 11; Pelzer, Liablility for international nuclear transport: an overview, in: Seminar on Nuclear Law and Liabi-

von der Möglichkeit der Haftungsübernahme in Art. 4 lit. d) Gebrauch gemacht wird, ist dies keine Ausnahme vom Prinzip der Haftungskanalisierung, denn der Beförderer tritt an die Stelle des Anlageninhabers.[614]

Eine Ausnahme von der rechtlichen Kanalisierung enthält dagegen Art. 6 lit. c) i) 1) PÜ. Danach bleibt die Haftung einer natürlichen Person, die mit Schädigungsabsicht einen durch ein nukleares Ereignis entstandenen Schaden verursacht hat, für den der Inhaber einer Kernanlage gemäß Art. 3 lit. a) ii) 1) und 2) PÜ (Schäden an Anlagen oder an Vermögenswerten auf dem Gelände der haftenden Anlage) oder gemäß Art. 9 PÜ (besondere Fälle von Höherer Gewalt) nicht haftet, unberührt. Die Haftung einer anderen natürlichen Person als des Anlageninhabers ist also unter engen Voraussetzungen ausnahmsweise möglich.

c) Haftungsprinzip

Aus Art. 3 lit. a) PÜ ergibt sich, dass die Haftung des Anlageninhabers als Gefährdungshaftung konzipiert ist. Auf ein Verschulden kommt es somit nicht an.[615] Der Geschädigte muss allerdings beweisen, dass zwischen dem eingetretenen Nuklearschaden und nuklearen Ereignis ein Kausalzusammenhang besteht, was insbesondere bei nuklearen Spätschäden, wie z.B. Leukämie, Krebs oder genetischen Schäden, mitunter sehr schwierig sein kann.[616] Das Pariser Übereinkommen bestimmt den Begriff des Kausalzusammenhangs nicht näher, so dass hierfür das anzuwendende innerstaatliche Recht maßgebend ist.[617] In Art. 3 lit. b) PÜ enthält es jedoch eine Beweiserleichterung für den Fall des Zusammentreffens von nuklearen und nicht nuklearen Ereignissen.[618]

d) Haftungsgrund

Art. 3 lit. a) PÜ bildet die Haftungsgrundlage. Danach haftet der Inhaber einer Kernanlage für nuklearen Schaden, wenn bewiesen wird, dass dieser Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht worden ist, welches in der Kernanlage eingetreten oder auf aus der Kernanlage stammende Kernmaterialien zurückzuführen ist.

---

lity in Turkey, Ankara, 8-9 September 1999, S. 2; vgl. auch Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 18, Rn. 23.

614 Kissich, S. 68.

615 Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 18, Rn. 24.

616 Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 19, Rn. 24. Zur Kausalitäts- und Beweisproblematik im deutschen Atomhaftungsrecht Rest, VersR 1986, 933 (936).

617 Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 3, Rn. 3 f. mit Ausführungen zum deutschen Recht; Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 23.

618 Dazu siehe unter 2. Teil F II 2 d) ee) (1).

Bei der Prüfung der Haftungsgrundlage ist Art. 1 lit. b) PÜ zu beachten. Der Direktionsausschuss[619] kann nämlich bestimmte Kernanlagen, Kernbrennstoffe und Kernmaterialien von der Anwendung des Übereinkommens ausschließen, wenn er dies aufgrund des geringen Ausmaßes der damit verbundenen Gefahren für gerechtfertigt erachtet.

aa) Inhaber einer Kernanlage

Inhaber einer Kernanlage ist nach der Legaldefinition in Art. 1 lit. a) vi) PÜ derjenige, der von der zuständigen Behörde als Inhaber einer solchen bezeichnet oder angesehen wird. Die Definition enthält also keine eigene Festlegung des Begriffes durch objektive Merkmale, sondern verweist auf die Bestimmung des Inhabers durch die nationalen Behörden und damit das nationale Recht. Grund hierfür ist die Verschiedenartigkeit der nationalen Zulassungssysteme für Errichtung und Betrieb von Kernanlagen.[620]

Bei Nukleartransporten kann auch der Beförderer, der die Haftung mit Genehmigung der zuständigen Behörde übernommen hat, als Inhaber gelten, wenn die Voraussetzungen in Art. 4 lit. d) PÜ erfüllt sind.

In der deutschsprachigen Literatur wird anstelle des Begriffs „Inhaber einer Kernanlage“ auch der Begriff „Betreiber einer Kernanlage“ verwendet.[621] Dies lässt sich vermutlich auf die Bezeichnungen in der englischen („operator“) sowie in der französischen Fassung („exploitant“) zurückführen.[622]

bb) Kernanlage

Kernanlagen sind nach der Definition in Art. 1 lit. a) ii) PÜ Reaktoren, die nicht Teil eines Beförderungsmittels sind, sowie Fabriken zur Erzeugung oder Bearbeitung von Kernmaterialien, Fabriken zur Trennung der Isotope von Kernbrennstoffen, Fabriken für die Aufarbeitung bestrahlter Kernbrennstoffe, Anlagen zur Entsorgung von Kernmaterialien und Einrichtungen für die Lagerung von Kernmaterialien, ausgenommen solche, in denen Kernmaterialien während einer Beförderung aufbewahrt werden.[623]

---

[619] Nach Art. 16 können Entscheidungen des Direktionsausschusses gem. Art. 1 lit. a) ii), iii) und lit. b) PÜ nur von den die Vertragsparteien vertretenden Mitglieder im gegenseitigen Einvernehmen getroffen werden.

[620] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 1, Rn. 7.

[621] So z.B. in Hinteregger/Kissich, Atomhaftungsgesetz 1999-Kurzkommentar; Kissich, Internationales Atomhaftungsrecht: Anwendungsbereich und Haftungsprinzipien.

[622] Die deutsche, englische und französische Fassungen sind gleichermaßen verbindlich, ebenso wie die spanische, italienische und niederländische Fassungen.

[623] Eine ausführliche Erläuterung des Begriffs “Kernanlage” findet sich bei Kissich, S. 132 ff; siehe auch Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 1, Rn. 3.

Ferner fallen unter den Begriff der Kernanlage auch alle Reaktoren, Fabriken, Einrichtungen oder Anlagen, die außer Betrieb genommen werden, sowie sonstige Anlagen, in denen sich Kernmaterialien befinden und die vom Direktionsausschuss für Kernenergie der Organisation jeweils bestimmt werden. Der Kernanlagenbegriff des Pariser Übereinkommens knüpft also nicht an den Betrieb der Anlagen an, sondern stellt darauf ab, ob diese noch die Gefahr nuklearer Ereignisse in sich bergen.[624]

Der Kernanlagenbegriff des Pariser Übereinkommens gilt auch für das Brüsseler Zusatzübereinkommen,[625] allerdings mit der Besonderheit, dass sich letzteres nur auf Kernanlagen erstreckt, die in ihren räumlichen Anwendungsbereich fallen und in die nach Art. 13 BZÜ vorgesehene Liste eingetragen sind.

cc) Nukleares Ereignis

Ein nukleares Ereignis bedeutet nach Art. 1 lit. a) i) PÜ jedes einen Schaden verursachende Geschehnis oder jede Reihe solcher aufeinanderfolgender Geschehnisse desselben Ursprungs, sofern das Geschehnis oder der Schaden von den radioaktiven Eigenschaften oder einer Verbindung der radioaktiven Eigenschaften mit giftigen, explosiven oder sonstigen gefährlichen Eigenschaften von Kernmaterialien oder von den von einer anderen Strahlenquelle innerhalb einer Kernanlage ausgehenden ionisierenden Strahlungen herrührt oder sich daraus ergibt.[626]

Erforderlich ist somit nicht ein Unfall im Sinne eines plötzlichen von außen kommenden Ereignisses, es genügt vielmehr schon die Möglichkeit allmählicher radioaktiver Verseuchung oder Strahleneinwirkung.[627] Dabei muss allerdings ein Kausalzusammenhang zwischen dem Geschehnis oder dem Schaden und den radioaktiven bzw. anderen gefährlichen Eigenschaften der Kernmaterialien oder ionisierender Strahlung bestehen.

dd) Kernmaterialien

Der Begriff Kernmaterialien bezeichnet Kernbrennstoffe, ausgenommen natürliches und abgereichertes Uran, sowie radioaktive Erzeugnisse und Abfälle, Art. 1 lit. a) v) PÜ. Diese beiden Begriffe sind wiederum in Art. 1 lit. a) iii) und iv) PÜ legaldefiniert.

Danach sind Kernbrennstoffe spaltbare Materialien in Form von Uran als Metall, Legierung oder chemischer Verbindung (einschließlich natürlichen Urans),

---

[624] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 1, Rn. 3.
[625] Dies ergibt sich aus Art. 1 i.V.m. Art. 2 BZÜ.
[626] Eine ausführliche Erläuterung des Begriffs "nukleares Ereignis" findet sich bei Kissich, S. 124 ff.; Siehe auch Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 1, Rn. 2.
[627] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 1, Rn. 2.

Plutonium als Metall, Legierung oder chemischer Verbindung sowie sonstiges vom Direktionsausschuss jeweils bestimmtes spaltbares Material.

Unter radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen versteht man radioaktive Materialien, die dadurch hergestellt oder radioaktiv gemacht werden, dass sie einer mit dem Vorgang der Herstellung oder Verwendung von Kernbrennstoffen verbundenen Bestrahlung ausgesetzt werden. Davon ausgenommen sind Kernbrennstoffe und Radioisotope außerhalb einer Kernanlage, die das Endstadium der Herstellung erreicht haben, so dass sie für industrielle, kommerzielle, landwirtschaftliche, medizinische, wissenschaftliche oder Ausbildungszwecke verwendet werden können.

ee) Nuklearer Schaden

(1) Nach der geltenden Fassung von 1982

Das Pariser Übereinkommen von 1982 enthält im Gegensatz zur Neufassung durch das Protokoll von 2004 keine Legaldefinition des nuklearen Schadens. Welche Schäden erfasst werden, lässt sich jedoch aus Art. 3 lit. a) i) - ii) PÜ herleiten. Danach haftet der Anlageninhaber für Schäden an Leben oder Gesundheit von Menschen (Personenschäden) sowie für Schäden an oder Verlust von Vermögenswerten (Sachschäden), vorausgesetzt, dass diese Schäden durch ein nukleares Ereignis verursacht worden sind. Umweltschäden werden dagegen nach der geltenden Fassung des Pariser Übereinkommens nicht ersetzt.[628]
Wird der Schaden gemeinsam durch ein nukleares und ein nichtnukleares Ereignis verursacht und lässt sich nicht hinreichend sicher trennen, welcher Teil des Schadens durch das nichtnukleare Ereignis verursacht wurde, gilt der gesamte Schaden als durch das nukleare Ereignis verursacht, Art. 3 lit. b) PÜ.[629] Diese Kausalitätsvermutung gilt auch für Schäden, die während der Beförderung von Kernmaterialien auftreten.[630]

(2) Nach der Neufassung durch die Protokolle von 2004

In Art. 1 lit. a) vii) des Pariser Übereinkommens von 2004 wird der Begriff des nuklearen Schadens legaldefiniert. Der durch das Protokoll beträchtlich erweiterte Schadensbegriff umfasst nunmehr nicht nur Personen- und Sachschäden, sondern auch mittelbare wirtschaftliche Verluste (Vermögensfolgeschäden), Kosten von tatsächlich ergriffenen Maßnahmen zur Wiederherstellung geschädigter Umwelt

---

628 Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 7; Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 19, Rn. 25.

629 Eine vergleichbare Regelung findet sich in den Gefahrguttransportübereinkommen: Art. 1 Abs. 10 CRTD, Art. 1 Abs. 6 HNS-Übereinkommen, Art. 1 Abs. 5 CRDNI-Entwurf.

630 Vgl. Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 4, Rn. 3.

(Umweltschäden), Einkommensverluste aus einem unmittelbaren wirtschaftlichen Interesse an der Nutzung oder dem Genuss der geschädigten Umwelt (Einkommensverluste) sowie die Kosten von Vorsorgemaßnahmen und anderer Verluste oder Schäden infolge solcher Maßnahmen (Kosten von Vorsorge-maßnahmen).

e) Haftungsausschluss

aa) Nach der geltenden Fassung von 1982

Der Inhaber einer Kernanlage ist für bestimmte Fälle höherer Gewalt von seiner Haftung befreit. Nach Art. 9 PÜ haftet er nicht für einen durch ein nukleares Ereignis verursachten Schaden, wenn dieses Ereignis unmittelbar auf Handlungen eines bewaffneten Konflikts, von Feindseligkeiten, eines Bürgerkrieges, eines Aufstandes oder, soweit nicht die Gesetzgebung der Vertragsparteien, in deren Hoheitsgebiet seine Kernanlage gelegen ist, Gegenteiliges bestimmt, auf eine schwere Naturkatastrophe außergewöhnlicher Art zurückzuführen ist.

Diese Aufzählung ist abschließend.[631] Der Anlageninhaber haftet also weiterhin für andere, minder schwere Fälle höherer Gewalt wie auch für Handlungen Dritter, unabhängig davon, ob es sich dabei um vorhersehbare oder vermeidbare Ereignisse handelt.[632]

Terroristische Anschläge auf Kernanlagen oder Kernmaterialtransporte fallen nicht unter die in Art. 9 PÜ aufgeführten Ausschlussgründe.[633] Der Anlageninhaber ist daher in solchen Fällen nicht von seiner Haftung befreit.[634] Denn einen Haftungsausschlusstatbestand für nukleare Schäden, die durch die Handlung oder Unterlassung eines Dritten in Schädigungsabsicht verursacht werden, enthält das Pariser Übereinkommen – anders als die Gefahrguttransportübereinkommen und auch das Ölhaftungsübereinkommen – gerade nicht.[635]

Auch für Schäden, die ganz oder teilweise durch die geschädigte Person selbst verursacht wurden, muss der Anlageninhaber einstehen. Ein Mitverschulden des

[631] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 9, Rn. 1; Fischerhof-Pelzer, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, Art. 9 PÜ, Rn. 1.

[632] Exposé des Motifs, Rn. 48.

[633] Ausführlich dazu Pelzer, Damages resulting from nuclear incidents due to large scale terrorist attacks: Are they covered by the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy and by related nuclear insurance policies?, in: OECD NEA Room Document No. 4, Distr. 27.11.2001, S. 3 (11 ff., 18); Ausführlich dazu auch Horbach/Brown/Vanden Borre, in: Journal of Energy & Natural Resources Law, Vol. 20, 2002, 231 (241 ff.).

[634] So auch Blobel, Natur und Recht 2005, 137 (140); Kissich, S. 76.

[635] Die Haftung der in Schädigungsabsicht handelnden natürlichen Person bleibt in diesem Fall allerdings nach Art. 6 lit. c) i) 1) PÜ für Schäden an Anlagen oder an Vermögenswerten auf dem Gelände der haftenden Anlage von dem Pariser Übereinkommen unberührt.

Geschädigten kann aber nach Art. 11 PÜ nach nationalem Recht des zuständigen Gerichts berücksichtigt werden.[636]

Der Haftungsausschlussgrund für schwere Naturkatastrophen kann durch die Gesetzgebung des Anlagestaates aufgehoben werden. Im Rahmen des Brüsseler Zusatzübereinkommens kann eine solche Regelung jedoch den anderen Vertragsstaaten hinsichtlich der Bereitstellung öffentlicher Mittel nur entgegengehalten werden, wenn diese ihr zugestimmt haben, Art. 14 lit. b) BZÜ.

bb) Nach der Neufassung durch die Protokolle von 2004

Durch das Protokoll von 2004 wurde der Haftungsausschlusstatbestand für schwere Naturkatastrophen ersatzlos gestrichen und dadurch die Haftung des Anlageninhabers im Interesse des Opferschutzes verschärft.[637] Die Neufassung des Art. 9 PÜ 2004 folgt dem Vorbild des überarbeiteten Art. IV Abs. 3 Wiener Übereinkommen von 1997 und dient der Rechtsvereinheitlichung, da nunmehr in allen Vertragsstaaten, unabhängig von der nationalen Gesetzgebung des Anlagestaates, der Anlageninhaber für Schäden durch schwere Naturkatastrophen haftet.

Zugleich wurde in Art. 6 lit. e) PÜ 2004 klargestellt, dass im Falle des Mitverschuldens des Geschädigten der Inhaber von seiner Schadensersatzpflicht befreit werden kann. Die Möglichkeit einer textlichen Klarstellung hinsichtlich der Haftungsfrage für Terroranschläge wurde bei den Revisionsarbeiten zum Pariser Übereinkommen dagegen nicht genutzt.

f) Haftungsumfang

aa) Nach der geltenden Fassung von 1982

(1) Personenschäden

Nach Art. 3 lit. a) i) PÜ haftet der Anlageninhaber für Schäden an Leben oder Gesundheit von Menschen, die durch ein nukleares Ereignis verursacht worden sind. Die Frage, welche Schäden im Einzelnen ersetzt werden und ob auch immaterielle Schäden (Schmerzensgeld) erstattungsfähig sind, entscheidet das zuständige Gericht nach seinem nationalen Recht.[638] Denn nach Art. 11 PÜ bestimmen sich Art, Form und Umfang des Schadenersatzes sowie dessen gerechte Verteilung nach dem innerstaatlichen Recht der Vertragsparteien. Bei dieser Verweisung

[636] Exposé des Motifs, Rn. 48.
[637] Blobel, Natur und Recht 2005, 137 (140).
[638] Exposé des Motifs, Rn. 39.

handelt es sich um eine Gesamtverweisung, Art. 14 lit. b) PÜ.[639] Es ist somit das nationale Recht des zuständigen Gerichts unter Einschluss des Kollisionsrechts anzuwenden. Die tatsächlich zu ersetzenden Schäden können somit je nach anwendbarem Recht eines Vertragsstaates divergieren.

Für Personenschäden der im Betrieb einer Kernanlage Beschäftigten sind nach Art. 6 lit. h) PÜ die innerstaatlichen oder die öffentlichen Kranken-, Sozial-, Arbeitsunfallbestimmungen etc. vorrangig, soweit sie eine Entschädigung für nukleare Schäden vorsehen.

(2) Sachschäden

Durch ein nukleares Ereignis verursachter Schaden an oder Verlust von Vermögenswerten ist nach Art. 3 lit. a) ii) PÜ ebenfalls ersatzfähig. Diese Formulierung deutet darauf hin, dass nicht nur reine Sachschäden ersatzfähig sind, sondern auch darüber hinausgehende Schäden.[640] Welche Vermögenswerte im Einzelfall zu ersetzten sind, richtet sich in Art, Form und Umfang wieder nach dem anzuwendenden nationalen Recht, Art. 11 PÜ.

Ausdrücklich ausgenommen sind Schäden an der Kernanlage selbst und an anderen Kernanlagen, einschließlich einer Kernanlage während der Errichtung, auf dem Gelände, auf dem sich die Anlagen befindet, und Schäden an jeglichen Vermögenswerten auf demselben Gelände, die im Zusammenhang mit einer solchen Anlage verwendet werden oder verwendet werden sollen (sog. „on-site damages“), Art. 3 lit. a) ii) 1) und 2) PÜ. Nicht darunter fällt das persönliche Eigentum von Angestellten, die dort arbeiten.[641] Diese Regelung soll verhindern, dass die zur Verfügung stehenden Entschädigungsmittel zu Lasten von geschädigten Dritten minimiert werden.[642]

Schäden am betreffenden Beförderungsmittel sind grundsätzlich ersatzfähig, allerdings mit der Maßgabe, dass dadurch die Haftung des Anlageninhabers für andere Schäden nicht beeinträchtigt wird. Nach Art. 7 lit. c) PÜ werden Schäden am Beförderungsmittel nämlich nur dann ersetzt, wenn dadurch die Entschädigung für andere Schäden nicht unter 5 Millionen SZR oder unter einem durch die Gesetzgebung einer Vertragspartei festgesetzten höheren Betrag liegt.

bb) Nach der Neufassung durch die Protokolle von 2004

[639] Siehe 2. Teil F II.

[640] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 7; Pelzer verseht darunter die von § 823 BGB geschützten Rechtsgüter, s. Fischerhof-Pelzer, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, Art. 3 PÜ, Rn. 8. Kissich geht davon aus, dass neben Sachschäden auch sonstige Vermögensschäden vom Pariser Übereinkommen erfasst sind, führt diese Annahme aber nicht weiter aus, s. Kissich, S. 74.

[641] Exposé des Motifs, Rn. 40.

[642] Exposé des Motifs, Rn. 40.

Das Protokoll von 2004 erweitert den Begriff des nuklearen Schadens erheblich und passt das Pariser Übereinkommen dadurch der Fassung des Wiener Übereinkommens von 1997 an.[643] Die Erweiterung des Schadensbegriffs wird allerdings durch eine großzügige Ermächtigung der Vertragsstaaten wieder eingeschränkt. Denn abgesehen von den Personen- und Sachschäden bleibt es dem Recht des zuständigen Gerichts ausdrücklich überlassen, in welchem Ausmaß die anderen genannten Schäden ersetzt werden.

Ferner ist Voraussetzung für den Ersatz der Schäden, dass die eingetreten Schäden von einer, im Übereinkommen konkretisierten[644], radioaktiven Strahlung ausgelöst worden sind. Diese Voraussetzung gilt jedoch nicht für den Ersatz der Kosten für Vorsorgemaßnahmen und die daraus entstehenden Folgeschäden. Art, Form und Umfang des Schadenersatzes sowie dessen gerechte Verteilung bestimmen sich wie bisher nach dem innerstaatlichen Recht des zuständigen Gerichts, mit Ausnahme des Kollisionsrechts, Art. 11 i.V.m. Art. 14 lit. b) PÜ 2004.

(1) Personen- und Sachschäden

Nach Art. 1 lit. a) vii) 1) und 2) PÜ 2004 umfasst der Begriff „nuklearer Schaden" die Tötung oder Verletzung eines Menschen sowie den Verlust von oder Schaden an Vermögenswerten. Die Umschreibung von Personen- und Sachschäden entspricht sinngemäß der Fassung von 1982 und bringt keine Neuerung. Auch bleibt die Haftung für „on-site damages" (Schäden an der Anlage oder Schäden an Vermögenswerten auf demselben Gelände) weiterhin ausgeschlossen, Art. 3 lit. a) i) und ii) PÜ 2004. Für den Ersatz von Schäden am Beförderungsmittel gilt nach dem überarbeiteten Art. 7 lit. c) PÜ 2004, dass diese nur dann ersetzt werden, wenn dadurch die Entschädigung für andere Schäden nicht unter 80 Millionen Euro oder unter einem durch die Gesetzgebung einer Vertragspartei festgesetzten höheren Betrag liegt.

(2) Vermögensfolgeschäden

Ersetzt wird nach Art. 1 lit. a) vii) 3) PÜ 2004 nunmehr auch der wirtschaftliche Verlust, der durch die erlittenen Personen- und Sachschäden entsteht, aber nicht von diesen erfasst wird, sofern die betroffene Person auch anspruchsberechtigt ist. Vermögensfolgeschäden sind somit nach der Neufassung ausdrücklich ersatzfähig.

(3) Umweltschäden

[643] Das Wiener Übereinkommen von 1997 enthält in Art. I Abs. 1 lit. k) eine im Wesentlichen gleichlautende Begriffsbestimmung des zu ersetzenden nuklearen Schadens.
Die nach Art. 1 lit. a) vii) PÜ 2004 zu ersetzenden Schäden entsprechen zudem weitgehend den nach der Regulierungspraxis des IOPC Fonds entwickelten Schadenskategorien für Ölverschmutzungsschäden, siehe 2. Teil E II 2 e).

[644] Art. 1 lit. a) vii) letzter Satz PÜ 2004.

Nach Art. 1 lit. a) vii) 4) PÜ 2004 werden Kosten von Maßnahmen zur Wiederher-stellung geschädigter Umwelt vom Schadensbegriff erfasst, sofern die Schädigung der Umwelt nicht unbeträchtlich ist und solche Maßnahmen auch tatsächlich ergriffen werden oder ergriffen werden sollen. Unter „Maßnahmen zur Wiederherstellung“ fallen nur angemessene Instandsetzungsmaßnahmen, die von den zuständigen Behörden des betroffenen Staates genehmigt wurden, Art. 1 lit. a) viii) PÜ 2004.
Angemessen sind die Maßnahmen nach Art. 1 lit. a) x) PÜ 2004 dann, wenn sie nach dem Recht des zuständigen Gerichts als geeignet und verhältnismäßig gelten. Das Übereinkommen selbst beschränkt sich darauf, in Art. 1 lit. a) x) PÜ 2004 einige Kriterien zu nennen, die für die Prüfung der Angemessenheit von dem zuständigen Gericht zu berücksichtigen sind.

Keinesfalls erstattungsfähig sind fiktive Kosten und nicht quantifizierbare Umweltschäden.[645]

(4) Einkommensverluste

Einkommensverluste, die infolge einer erheblichen Umweltschädigung eingetreten sind, sind ebenfalls ersatzfähig. Artikel 1 lit. a) vii) 5) PÜ 2004 bestimmt jedoch, dass diese auf ein unmittelbares wirtschaftliches Interesse an der Nutzung oder den Genuss der Umwelt zurückzuführen sein müssen. Denkbar sind etwa reine Vermögensschäden in Form von entgangenem Gewinn in der Landwirtschaft und Tourismusbranche.[646]

(5) Kosten von Vorsorgemaßnahmen

Erstattet werden schließlich auch die Kosten von Vorsorgemaßnahmen und die daraus entstehenden Folgeschäden, Art. 1 lit. a) vii) 6) PÜ 2004. Unter den Begriff “Vorsorgemaßnahmen“ fallen nach der Definition in Art. 1 lit. a) ix) PÜ 2004 nur angemessene[647] und behördlich genehmigte Maßnahmen, die von jemandem nach dem nuklearen Ereignis oder dem Geschehnis, das zu einer ernsten und unmittelbaren Gefahr eines nuklearen Schadens führt, ergriffen werden, um den Eintritt eines nuklearen Schadens zu verhindern oder auf ein Mindestmaß zu beschränken. Kosten von Vorsorgemaßnahmen, die getroffen werden, bevor sich ein nuklearer Schaden manifestiert, sind daher ebenfalls ersatzfähig.

g) Höhe der Haftung

[645] Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 28, Rn. 42; Blobel, Natur und Recht 2005, 137 (140).
[646] Vgl. Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 29, Rn. 43.
[647] Die Angemessenheit der Maßnahmen bestimmt sich gem. Art. 1 lit. a) x) PÜ 2004 wiederum nach dem Recht des zuständigen Gerichts.

aa) Nach der geltenden Fassung des Pariser Übereinkommens

Nach Art. 7 PÜ darf die gesamte Entschädigung, die für einen durch ein nukleares Ereignis verursachten Schaden zu leisten ist, 15 Millionen SZR[648] nicht übersteigen. Die Einführung eines Haftungshöchstbetrags wurde mit versicherungstechnischen Argumenten begründet.[649]

Jede Vertragspartei kann unter Berücksichtigung der Versicherungsmöglichkeiten des Anlageninhabers und der Art der betreffenden Kernanlage oder Kernmaterialien durch ihre Gesetzgebung einen höheren oder niedrigeren Betrag festsetzen, jedoch auf keinen Fall weniger als 5 Millionen SZR. Die Haftungshöchstbeträge gelten pro Schadensereignis („nukleares Ereignis"). Zinsen und Kosten, die von einem Gericht in einem Schadensersatzprozess zugesprochen werden, sind von dem haftenden Anlageninhaber zusätzlich zu zahlen, Art. 7 lit. g) PÜ.

Diese noch aus der ursprünglichen Fassung des Übereinkommens von 1960 stammenden und bei der Revision im Jahre 1982 unverändert gebliebenen Haftungshöchstbeträge sind bereits 1972 als völlig unzureichend kritisiert worden.[650] Aus diesem Grund hat im Jahre 1990 der Direktionsausschuss der Kernenergieagentur (NEA) der OECD den Vertragsstaaten des Pariser Übereinkommens von 1982 empfohlen, die Haftung des Anlageninhabers auf nicht weniger als 150 Millionen SZR festzusetzen, da für diese Summe eine Versicherungsdeckung am Markt zu erlangen sei;[651] dieser Empfehlung sind bereits mehrere Mitgliedstaaten nachgekommen.[652]

Zudem haben die Vertragsstaaten nach Art. 15 PÜ lit. a) PÜ die Möglichkeit, Maßnahmen zur Erhöhung der im Pariser Übereinkommen vorgesehenen Entschädigungssummen zu treffen (z.B. Staatseintritt oder Fondslösung), die unabhängig vom Bestehen einer Versicherungsdeckung sind.[653] Soweit zusätzliche Schadensersatzleistungen aus öffentlichen Mitteln vorgesehen sind und die Mindestgrenze von 5 Millionen SZR übersteigen, können diese abweichend von den Bestimmungen des Pariser Übereinkommens ausgezahlt werden, Art. 15 lit. b) PÜ.[654] Von dieser in Art. 15 PÜ vorgesehenen Möglichkeit hat die

[648] Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds.

[649] Vgl. Exposé des Motifs, Rn. 43.

[650] Vgl. Pelzer, in: Erstes Deutsches Atomrechts-Symposium vom 7.-8. Dezember 1972, S. 183 (191).

[651] OECD/NEA Doc. NE/M(90)1, in: OECD/NEA, Paris Convention: Decisions, Recommendations, Interpretations, Paris 1990, S. 13.

[652] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59, Rn. 13.

[653] Die Bestimmung des Art. 15 PÜ ist, streng genommen, überflüssig, da es im Pariser Übereinkommen keine Vorschrift gibt, die den Vertragsstaaten verbietet, zusätzliche Entschädigungsleistungen bereitzustellen. Im Hinblick auf den Entstehungsprozess des BZÜ ist sie eher als formales Zugeständnis an die Staaten (insbesondere Frankreich), die eine staatliche Haftungsübernahme im PÜ festschreiben wollten, einzuordnen; Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 58.

[654] Nach Art. 3 lit. e) BZÜ verpflichten sich jedoch die Vertragsparteien des BZÜ selbst, hinsichtlich der zusätzlichen Entschädigungssummen keine besonderen Bedingungen festzusetzen.

Mehrzahl der Vertragsparteien des Pariser Übereinkommens durch Verabschiedung des Brüsseler Zusatzübereinkommens Gebrauch gemacht.[655]
Die nach dem Pariser Übereinkommen haftenden Anlageninhaber haften immer nur in Höhe der von ihrem Staat festgesetzten Haftungsbeträge, unabhängig davon, wo das nukleare Ereignis eintritt, Art. 7 lit. d) PÜ. Diese Vorschrift ist insbesondere für den Fall der Beförderung von Kernmaterialien durch mehrere Staaten relevant, da sie zum einen vermeidet, dass der Inhaber unterschiedlichen Haftungshöhen ausgesetzt ist,[656] zum anderen gewährleistet sie, dass die Versicherungssumme die Haftpflicht des Anlageninhabers auch tatsächlich in jedem Fall vollständig deckt[657]. Die Haftungshöchstsumme für einen Kernmaterialtransport hängt somit immer vom Standort der Kernanlage des haftenden Inhabers ab.

Die Durchfuhr von Kernmaterialien durch ihr Hoheitsgebiet können die Vertragsstaaten nach Art. 7 lit. e) PÜ davon abhängig machen, dass der Haftungshöchstbetrag des haftenden ausländischen Anlageninhabers bis zum Haftungshöchstbetrag, der für einen inländischen Anlageninhaber gilt, heraufgesetzt wird. Eine solche Heraufsetzung darf jedoch in den Fällen von völkerrechtlich gewährleisteten Durchfahrt-, Überflug- oder Landerechten bei der See- oder Luftbeförderung nicht völkerrechtswidrig ausgeübt werden, Art. 7 lit. f) PÜ.

Für den Fall, dass die Schäden aus einem nuklearen Ereignis die zur Verfügung stehenden Entschädigungsmittel übersteigen, sieht das Pariser Übereinkommen keine Privilegierung von Personenschäden vor. Ebenso wenig ist das Recht zur Beschränkung der Haftung auf den Höchstbetrag an die Errichtung eines Haftungsfonds geknüpft.[658] Das Verfahren zur Verteilung der zur Verfügung stehenden Entschädigungssummen richtet sich daher nach dem Recht des jeweils zuständigen Gerichts.[659] Ferner sah man aus Angst vor Auslegungsschwierigkeiten davon ab, eine Vorschrift über die unbeschränkte Haftung des Anlageninhabers für den Fall der absichtlichen Schadensherbeiführung oder bewussten Leichtfertigkeit einzufügen.[660]

bb) Nach der geltenden Fassung des Brüsseler Zusatzübereinkommens

Für den Fall, dass ein Ersatzanspruch nach dem Pariser Übereinkommen besteht, stellt das Brüsseler Zusatzübereinkommen für seine Vertragsparteien weitere Ent-

---

[655] Ausführlich dazu siehe unten 2.Teil F II 2 g) bb).
[656] Exposé des Motifs, Rn. 44.
[657] Kissich, S. 78.
[658] So im HNS-Übereinkommen, CRDNI-Entwurf und Ölhaftungsübereinkommen.
[659] Im deutschen Recht gilt nach § 35 Abs. 1 Atomgesetz die Regelung, dass bei einem Unfall das Verteilungsverfahren für den Einzelfall durch Gesetz, und bis zum Erlass eines solchen Gesetzes durch Rechtsverordnung, festgelegt werden soll, siehe 3. Teil A II 1.
[660] Exposé des Motifs, Rn. 45.

schädigungsmittel von bis zu 300 Millionen SZR[661] nach einem dreistufigen Entschädigungssystem zur Verfügung.[662]

Die erste Stufe bildet die Sicherstellung der Anlageninhaberhaftung durch Mittel, die aus einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit stammen, in der Höhe, die das nationale Recht in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen vorsieht, mindestens jedoch 5 Millionen SZR, Art. 3 lit. b) i) BZÜ. Die zweite Stufe wird durch öffentliche Mittel des Genehmigungsstaates der Anlage des haftenden Inhabers aufgebracht und zwar in Höhe der Differenz zwischen der Anlageninhaberhaftung und 175 Millionen SZR, Art. 3 lit. b) ii) BZÜ. Die dritte Stufe in Höhe der Differenz zwischen 175 Millionen SZR und dem Höchstbetrag von 300 Millionen SZR, also 125 Millionen SZR, wird schließlich von der Gesamtheit der Vertragsstaaten des Brüsseler Zusatzübereinkommens nach dem in Art. 12 BZÜ geregelten speziellen Beitragsschlüssel zur Verfügung gestellt, Art. 3 lit. b) iii) BZÜ. Nach dem Beitragsschlüssel bestimmt sich der von den Vertragsstaaten zu zahlende Beitrag zu 50 % aus dem Anteil des jeweiligen Staates am gesamten Bruttosozialprodukt aller Vertragsstaaten und zu 50 % aus dem Anteil der thermischen Leistung[663] der Kernreaktoren des jeweiligen Vertragsstaates an der thermischen Gesamtleistung der in dem Hoheitsgebiet aller Vertragsstaaten gelegenen Reaktoren. Einzelheiten sind in Art. 12 BZÜ geregelt. Zinsen und Kosten sind wie im Pariser Übereinkommen nicht in den Haftungshöchstbetrag eingeschlossen, Art. 3 lit. f) BZÜ.

Die nach dem Brüsseler Zusatzübereinkommen von den Vertragsstaaten zu zahlenden Beträge werden erst im Schadensfall eingefordert[664] und nach Art. 9 lit. c) BZÜ auch nur dann, wenn die Sicherstellung des Anlageninhabers (1. Stufe) zur Befriedigung der Schäden nicht ausreicht, so dass im Gegensatz zu dem Haftungssystem für Ölverschmutzungsschäden kein Geld im Voraus in einen internationalen Fonds eingezahlt wird.[665] Allerdings sind die Vertragsparteien in der in Art. 3 lit. c) BZÜ beschriebenen Art und Weise verpflichtet, durch ihr nationales Recht dafür Sorge zu tragen, dass die zusätzlichen Mittel bis zu einem Betrag von 300 Millionen SZR zur Verfügung stehen. Danach können sie entweder die Anlageninhaberhaftung auf 300 Millionen SZR festsetzen und öffentliche Mitteln als Deckung bereitstellen oder sie stellen bis zu dem Betrag von 300 Millionen SZR öffentliche Mittel unter einem anderen rechtlichen Gesichts-

[661] Zur Umrechnung des SZR in die entsprechende Landeswährung Art. 3 lit. g) BZÜ.

[662] Art. 2 und 3 BZÜ. Ausführlich zum Entschädigungssystem des BZÜ (allerdings in der ursprünglichen Fassung von 1963) Bette/Didier/Fornasier/Stein, Compensation of Nuclear Damage in Europe, S. 31.

[663] Der Begriff „Thermische Leistung“ wird in Art. 12 lit. b) BZÜ genauer definiert.

[664] Dies ergibt sich aus Art. 10 lit. a) BZÜ.

[665] Die Idee eines internationalen Fonds, in den die beteiligten Staaten Gelder einzahlen sollten, wurde aber durchaus diskutiert. Man entschied sich jedoch aufgrund der damit verbundenen Festlegung großer Summen öffentlicher Gelder dagegen; Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 59.

punkt als dem der Inhaberhaftung zur Verfügung, mit der Voraussetzung, dass die materiellen und Verfahrensvorschriften des Brüsseler Zusatzübereinkommens unberührt bleiben.

Für den Fall, dass die Schäden den maximalen Haftungsbetrag übersteigen, ist die Verteilung der Entschädigungssumme den Vertragsparteien überlassen mit der Auflage, dass kein Unterschied hinsichtlich der Herkunft der Mittel und hinsichtlich der Staatsangehörigkeit, des Wohnsitzes oder des Aufenthaltes des Geschädigten gemacht wird, Art. 8 BZÜ. Im Schadensfall wird die Bereitstellung der öffentlichen Mittel der zweiten und dritten Stufe von derjenigen Vertragspartei geregelt, deren Gerichte zuständig sind, Art. 9 lit. a) BZÜ.

Schließlich haben die Vertragsstaaten nach Art. 5 lit. b) BZÜ die Möglichkeit, in ihrer nationalen Gesetzgebung ein Rückgriffsrecht gegen den haftenden Anlageninhaber vorzusehen, falls der Schaden auf einem Verschulden beruht, das diesem zugerechnet werden kann. Diese Vorschrift führt wieder ein Verschuldenselement in das Paris-Brüsseler Haftungssystem ein und steht damit im Widerspruch zum allgemeinen Haftungsprinzip der Gefährdungshaftung.

cc) Nach der Neufassung des Pariser Übereinkommens durch das Protokoll von 2004

Durch die erhebliche Erweiterung des räumlichen Anwendungsbereichs und des Schadensbegriffs war auch die Erhöhung der zur Verfügung stehenden Haftungssummen unumgänglich.[666] In Anlehnung an das Wiener Übereinkommen von 1997 wurde zudem das Prinzip der summenmäßigen Haftungsbegrenzung aufgehoben und stattdessen eine Mindesthaftungssumme eingeführt.

Die Neufassung des Pariser Übereinkommens 2004 sieht nunmehr eine Mindesthaftung von 700 Millionen Euro[667] für einen durch ein nukleares Ereignis verursachten Schaden vor, Art. 7 lit. a) PÜ 2004. Dabei geht diese Summe erheblich über die im revidierten Wiener Übereinkommen von 1997 vorgesehene Mindesthaftungssumme[668] in Höhe von 300 Millionen SZR hinaus. Diese Mindesthaftungssumme gilt auch für nukleare Schäden, die durch ein nukleares Ereignis während eines Kernmaterialtransports verursacht werden.

Für die Beförderung von mindergefährlichen Kernmaterialien und für Kernanlagen geringeren Risikos können die Vertragsstaaten allerdings nach Art. 7 lit. b) PÜ 2004 niedrigere Haftungsbeträge festsetzen. Die von den Vertragsstaaten festgesetzten Beträge dürfen jedoch für Beförderungen von mindergefährlichen Kernmaterialien 80 Millionen Euro und im Fall der mindergefährlichen Anlagen 70 Millionen Euro nicht unterschreiten.

[666] Blobel, Natur und Recht 2005, 137 (140).
[667] Das Sonderziehungsrecht wurde zudem durch den Euro ersetzt.
[668] Art. V Abs. 1 WÜ 1997.

Die Anknüpfung der Haftungshöhe an die zu erlangende Versicherungsdeckung, wie sie in Art. 7 lit. b) i) PÜ 1982 vorgesehen war, ist dagegen nach der Neufassung nicht mehr möglich. Die Aufhebung dieser Bestimmung wird dahingehend verstanden, dass sich die Höhe der Haftung nicht länger am Versicherungsmarkt zu orientieren hat, sondern am nuklearen Risiko.[669]

In dem neu eingefügten Art. 21 lit. c) PÜ 2004 sieht das Pariser Übereinkommen 2004 ausnahmsweise die Möglichkeit eines Übergangsbetrages („phasing-in") in Höhe von mindestens 350 Millionen Euro vor. Diese Möglichkeit darf aber nur von neuen Vertragsstaaten, also solche die nicht Unterzeichnerstaat des Zusatzprotokolls sind, in Anspruch genommen werden, und ihr Beitritt muss nach dem 1. Januar 1999 erfolgen. Die seit Annahme des Protokolls (12. Februar 2004) laufende und nur fünf Jahre dauernde Übergangsfrist endet am 11. Februar 2009.

Gegenüber Nichtvertragsstaaten gemäß Art. 2 lit. a) iv) PÜ 2004 können die Vertragsstaaten zudem niedrigere Mindesthaftungsbeträge festsetzen, soweit der betreffende Nichtvertragsstaat keine Leistungen in entsprechender Höhe auf der Grundlage der Gegenseitigkeit gewährt, Art. 7 lit. g) PÜ 2004.

dd) Nach der Neufassung des Brüsseler Zusatzübereinkommens durch das Protokoll von 2004

Durch das Protokoll von 2004 zum Brüsseler Zusatzübereinkommen wurden die grundsätzliche Struktur des Brüsseler Zusatzübereinkommens sowie die Akzessorietät zum Pariser Übereinkommen nicht aufgegeben, sondern lediglich die erforderlichen Anpassungen an das überarbeitete Pariser Übereinkommen vorgenommen.[670]

Entsprechend den neuen Mindesthaftungssummen des Pariser Übereinkommens 2004 sind auch die nach dem Brüsseler Zusatzübereinkommen vorgesehenen Entschädigungsmittel beträchtlich erhöht worden. Die erste Stufe wird in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen auf mindestens 700 Millionen Euro[671] angehoben, Art. 3 lit. b) i) BZÜ 2004. Auf der zweiten Stufe müssen die Anlagestaaten nunmehr zusätzliche öffentliche Mittel bis zur Höhe von 1.200 Millionen Euro bereitstellen (also maximal 500 Millionen Euro), Art. 3 lit. b) ii) BZÜ 2004. Überschreitet ein Schadensfall die Höhe von 1.200 Millionen Euro, bringen auf der dritten Stufe alle Vertragsstaaten gemeinsam weitere 300 Millionen

[669] Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 35, Rn. 51; Kissisch, S. 112 f.

[670] Zur Revision des Brüsseler Zusatzübereinkommen Rustand, The Revision of the Paris/Brussels System: Important Improvements of the International Nuclear Liability Regime – Some remarks, in: Brennpunkte des Atomenergierechts, hrsg. von Pelzer, S. 133 f., 140 ff.

[671] Im überarbeiteten Brüsseler Zusatzübereinkommen wird das SZR ebenfalls durch den Euro ersetzt.

nach einem bestimmten Beitragsschlüssel auf, bis zur maximalen Entschädigungssumme von 1.500 Millionen Euro, Art. 3 lit. b) iii) BZÜ 2004.[672]

Der Beitragsschlüssel wurde zu Lasten der Staaten mit hoher Nuklearkapazität geändert und bestimmt sich nach Art. 12 lit. a) BZÜ 2004 nur noch zu 35 % nach dem Bruttoinlandproduktes, dafür aber zu 65 % nach der installierten thermischen Leistung.

Mit Rücksicht darauf, dass das Pariser Übereinkommen 2004 Mindesthaftungs-summen anstelle von Haftungshöchstsummen vorsieht, wurde Art. 9 lit. c) BZÜ dahingehend geändert, dass die Vertragsstaaten auch dann zur Zahlung in den Solidarfonds nach der dritten Stufe verpflichtet sind, wenn die Schäden 1.200 Millionen Euro übersteigen, der Inhaber aber selbst noch weiter eigene Mittel zur Verfügung stellen könnte. Diese Änderung berücksichtigt den Umstand, dass andernfalls Vertragsstaaten, die in ihrer Gesetzgebung sehr hohe Mindesthaftungs-summen oder sogar eine unbegrenzte Haftung vorsehen[673], benachteiligt würden.[674]

Macht ein Vertragsstaat von der in Art. 21 lit. c) PÜ 2004 vorgesehenen Möglichkeit eines Übergangsbetrags Gebrauch („phasing-in“), kann er nur Vertragsstaat des Brüsseler Zusatzübereinkommens 2004 werden, wenn er sicherstellt, dass die Differenz zwischen dem Haftungsbetrag des Inhabers und 700 Millionen Euro durch andere Mittel gedeckt ist, Art. 3 lit. e) BZÜ 2004.

Die Bestimmung des Art. 5 lit. b) BZÜ 1982, nach der die Vertragsstaaten bei Verschulden des haftenden Anlageninhabers die öffentlichen Mittel zurückfordern konnten, wurde ersatzlos gestrichen.

h) Versicherungspflicht

aa) Art und Umfang der Versicherungspflicht

Zur Deckung der nach dem Pariser Übereinkommen vorgesehenen Haftung ist der Anlageninhaber nach Art. 10 lit. a) PÜ verpflichtet, eine Versicherung oder vergleichbare finanzielle Sicherheit abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Art und Bedingungen der Sicherheit werden von den zuständigen Behörden des Genehmigungsstaates bestimmt.[675] Die Höhe der Sicherheit muss dagegen der in Art. 7 PÜ

[672] Im Falle des Beitritts neuer Vertragsstaaten zu dem BZÜ 2004 kann der Betrag der dritten Entschädigungsstufe in Übereinstimmung mit Art. 12bis BZÜ 2004 erhöht werden.

[673] Wie z.B. das deutsches Recht.

[674] Vgl. Rustand, in: Brennpunkte des Atomenergierechts, S. 133 (141 f.).

[675] Art. 10 lit. a) 2. HS PÜ.

festgesetzten Haftungshöhe entsprechen. Haftung und Deckung müssen also kongruent sein (sogenanntes Kongruenzprinzip).[676]

Die Vertragsstaaten sind dafür verantwortlich, dass die Inhaber der in ihrem Hoheitsgebiet gelegenen Kernanlagen jederzeit eine ausreichende Sicherheit aufrechterhalten.[677] Sie sind daher berechtigt einzugreifen, falls die Gefahr einer unzureichenden Deckung besteht, um nicht völkerrechtlich haftpflichtig zu werden.[678]

Die Sicherheit für einen Kernmaterialtransport darf für die Dauer der Beförderung weder ausgesetzt noch beendet werden, Art. 10 lit. b) S. 2 PÜ. Ferner dürfen die aus der Sicherheit stammenden Beträge nur für den Ersatz von Schäden herangezogen werden, die durch ein nukleares Ereignis verursacht worden sind, Art. 10 lit. c) PÜ. Eine Befreiung von der Sicherstellungsverpflichtung für staatseigene Kernanlagen ist nach dem Pariser Übereinkommen nicht vorgesehen.

bb) Nachweis einer ausreichenden Deckung durch Bescheinigung

Art. 4 lit. c) PÜ sieht insbesondere für die grenzüberschreitende Beförderung von Kernmaterialien vor, dass der haftende Anlageninhaber den Beförderer mit einer Bescheinigung zu versehen hat, die von dem Sicherheitsleistenden auszustellen ist und alle für die Beförderung relevanten Daten enthält.[679] Diese Bescheinigung gilt als Nachweis für die Erfüllung der Sicherstellungsverpflichtung, sagt allerdings nichts über die Bonität des Sicherheitsleitenden aus und berechtigt auch nicht automatisch zum Grenzübertritt zwischen den einzelnen Vertragsstaaten.[680] Für reine Inlandsbeförderungen kann jede Vertragspartei die Bescheinigungspflicht ausschließen, Art. 4 lit. c) S. 2 PÜ.

---

[676] Dieses Prinzip der Kongruenz von Haftung und Deckung findet sich auch in den später verabschiedeten Gefahrguttransportübereinkommen und dem Ölhaftungsübereinkommen. Zu den Vor- und Nachteilen des Kongruenzprinzips im Atomhaftungsrecht Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59, Rn. 15.

[677] Exposé des Motifs, Rn. 49. Im überarbeiteten Pariser Übereinkommen von 2004 ist sogar ausdrücklich in dem neu eingefügten Art. 10 lit. c) bestimmt, dass die Anlagestaaten im Fall der unzureichenden Deckung für den fehlenden Betrag einzustehen haben.

[678] Exposé des Motifs, Rn. 49 Abs. 4 ; vgl. Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 10, Rn. 2.

[679] Die Bescheinung muss nach Art. 4 lit. c) PÜ Informationen zur Person des Anlageninhabers, über die Sicherheit, die Kernmaterialien und den Beförderungsweg enthalten sowie die Erklärung, dass der bezeichnete Anlageninhaber ein solcher im Sinne des Pariser Übereinkommens ist.

[680] Fischerhof-Pelzer, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, Art. 4 PÜ Rn. 8; Exposé des Motifs, Rn. 33.

cc) Direktanspruch gegen den Versicherer oder Sicherheitsleistenden

Nach Art. 6 lit. a) 2. HS PÜ kann der Anspruch auf Ersatz eines durch ein nukleares Ereignis verursachten Schaden auch unmittelbar gegen den Versicherer oder Sicherheitsleistenden geltend gemacht werden, wenn das innerstaatliche Recht dies vorsieht. Das Übereinkommen überlässt somit die Möglichkeit eines Direktanspruchs gegen den Versicherer und die damit zusammenhängenden Fragen (z.B. Einreden des Versicherers) dem nationalen Recht seiner Vertragsparteien.

i) Rückgriffsrecht des Anlageninhabers

aa) Nach dem Pariser Übereinkommen

Das Pariser Übereinkommen sieht nur in zwei Fällen ein Rückgriffsrecht des Anlageninhabers vor, Art. 6 lit. f) PÜ: Zum einen kann der Anlageninhaber gegen die natürliche Person Regress nehmen, die in Schädigungsabsicht[681] eine den nuklearen Schaden verursachende Handlung oder Unterlassung begangen hat. Von dieser Bestimmung ist allerdings ein Rückgriff gegen den Arbeitgeber des Schädigers nicht erfasst,[682] weshalb dieses Rückgriffsrecht unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nur sehr geringe Bedeutung hat[683].

Zum anderen steht ihm ein Rückgriffsrecht zu, wenn und soweit dies ausdrücklich durch Vertrag vorgesehen ist. Ein vertraglich vereinbartes Rückgriffsrecht kann auch vom Versicherer oder sonstigem Sicherheitsgeber durch Abtretung der Forderung („by way of subrogation“) ausgeübt werden.[684]

bb) Nach dem Brüsseler Zusatzübereinkommen

Das Brüsseler Zusatzübereinkommen bestimmt selbst keine weiteren Rückgriffsrechte, verpflichtet jedoch in Art. 5 lit. a) BZÜ den Anlagestaat, die erforderlichen Rechtsvorschriften zu erlassen, damit diesem und den anderen Vertragsstaaten im Falle des Einsatzes öffentlicher Mittel das Rückgriffsrecht des Anlageninhabers zugutekommt.

Das Brüsseler Zusatzübereinkommen von 2004 geht noch weiter. Artikel 5 BZÜ 2004 bestimmt, dass den Vertragsparteien dasselbe Rückgriffsrecht wie dem haftenden Anlageninhaber automatisch zusteht, soweit öffentliche Mittel bereitgestellt wurden.

[681] Der Begriff „Schädigungsabsicht“ bedeutet im deutschen Recht Schädigungsvorsatz. Fischerhof-Pelzer, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, Art. 6 PÜ Rn. 9 m.w.N.

[682] Exposé des Motifs, Rn. 19 Abs. 1.

[683] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 11.

[684] Exposé des Motifs, Rn. 19 Abs. 2.

j) Haftung zweier oder mehrerer Anlageninhaber

Artikel 5 PÜ regelt die Fälle, in denen mehrere Anlageninhaber für denselben Schaden haften. Die Haftung mehrerer Anlageninhaber für die Beförderung von Kernmaterialien ist in Art. 5 lit. d) S. 1 HS 2 PÜ geregelt. Dieser bestimmt für den Fall, dass mehrere Anlageninhaber nach diesem Übereinkommen für einen Schaden haften, der durch ein nukleares Ereignis im Zusammenhang mit der Beförderung von Kernmaterialien auf einem gemeinsamen Beförderungsmittel verursacht worden ist, die Haftung der Anlageninhaber auf den höchsten Betrag, der für einen der beteiligten Anlageninhaber nach Art. 7 festgesetzt ist, beschränkt wird.

Der Gesamthaftungsbetrag bemisst sich somit nach dem jeweils höchsten Haftungshöchstbetrag. In keinem Fall ist aber ein einzelner Inhaber verpflichtet, Schadensersatzleistungen zu erbringen, die über den für ihn festgesetzten Haftungshöchstbetrag hinausgehen, Art. 5 lit. d) S. 2 PÜ. Der Innenausgleich zwischen den einzelnen haftpflichtigen Anlageninhabern richtet sich nach nationalem Recht.[685]

Für Vertragsstaaten des Brüsseler Zusatzübereinkommens bestimmt Art. 4 BZÜ, dass im Falle der Haftung mehrerer Anlageninhaber die bereitzustellenden öffentlichen Mittel auf einen Betrag von insgesamt 300 Millionen SZR beschränkt werden. Da aber bei Schäden, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Kernmaterialien entstehen, die Haftungshöchstsummen der einzelnen haftpflichtigen Anlageninhaber nicht kumuliert werden[686], sondern der Gesamtbetrag sich nach dem jeweils höchsten Haftungshöchstbetrag bemisst, ist die Bestimmung des Art. 4 BZÜ für Kernmaterialtransporte nicht relevant. Sie wurde denn auch durch das Protokoll von 2004 aufgehoben.

3. Aktivlegitimation

Die Frage der Anspruchsberechtigung ist im Pariser Übereinkommen nicht geregelt. Aus der Präambel, nach der es erklärtes Ziel des Übereinkommens ist, den Personen, die durch ein nukleares Ereignis Schaden erleiden, eine angemessene und gerechte Entschädigung zu gewährleisten, ergibt sich jedoch, dass alle Geschädigten anspruchsberechtigt sind. Einzelheiten bestimmen sich nach dem Recht des zuständigen Gerichts.

[685] Exposé des Motifs Rn. 20.

[686] Der Kumulierungsgrundsatz des Art. 5 lit. d) S. 1 H 1 PÜ gilt nur für die in Art. 5 lit. a) – c) PÜ geregelten Fälle der gemeinsamen Haftung mehrerer Anlageninhaber, vgl. Exposé des Motifs, Rn. 20.

4. Ausschluss- oder Verjährungsfrist

aa) Nach der geltenden Fassung von 1982

Nach Art. 8 lit. a) S. 1 PÜ erlischt der Anspruch auf Entschädigung, wenn eine Klage nicht binnen zehn Jahren nach dem nuklearen Ereignis erhoben wird. Jede Vertragspartei kann allerdings in ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung eine Frist von mehr als zehn Jahren festsetzen, wenn entsprechende Maßnahmen für die Deckung der Haftpflicht für den Verlängerungszeitraum getroffen worden sind und zudem sichergestellt wird, dass die innerhalb von zehn Jahren eingereichten Klagen wegen Personenschäden bevorzugt befriedigt werden, Art. 8 lit. a) S. 2 PÜ. Eine solche Verlängerung der Zehnjahresfrist ist dagegen nicht für die nach dem Brüsseler Zusatzübereinkommen bereitzustellenden Mittel möglich, Art. 6 BZÜ.[687]

Die Zehnjahresfrist des Art. 8 lit. a) PÜ ist grundsätzlich als Ausschlussfrist gestaltet, die von Amts wegen zu berücksichtigen ist.[688] In Art. 8 lit. c) PÜ ist aber auch von „Verjährung" die Rede, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Vertragsstaaten ein generelles Wahlrecht zwischen einer Ausschluss- oder Verjährungsfrist haben.[689]

Ist ein Schaden durch ein nukleares Ereignis im Zusammenhang mit Kernbrennstoffen, radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen verursacht worden, die zur Zeit des Ereignisses gestohlen, verloren oder über Bord geworfen waren oder deren Besitz aufgegeben war, und die nicht wiedererlangt worden sind, so ist die Frist vom nuklearen Ereignis an zu rechnen und darf auf keinen Fall mehr als zwanzig Jahre von der Zeit des Diebstahls, des Verlustes, des Überbordwerfens oder der Besitzaufgabe an betragen, Art. 8 lit. b) PÜ.

Auch die Festsetzung kürzerer Fristen ist unter den Voraussetzungen des Art. 8 lit. c) PÜ möglich. Danach kann jede Vertragspartei in ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung eine Ausschluss- oder Verjährungsfrist von mindestens zwei Jahren von der Zeit an festsetzen, von der an der Geschädigte von dem Schaden und dem haftenden Inhaber Kenntnis hat oder hätte haben müssen, sofern die gemäß Art. 8 lit. a) und b) PÜ festgesetzte Frist nicht überschritten wird. Für Vertragsstaaten des Brüsseler Zusatzübereinkommens gilt Art. 8 lit. c) PÜ mit der Maßgabe, dass die Frist drei Jahre ab Kenntnis oder Kennenmüssen beträgt, Art. 7 BZÜ.

---

[687] Siehe dazu die Ausführungen bei Kissich, S. 83 f.

[688] Fischerhof-Pelzer, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, Art. 8 PÜ Rn. 1.

[689] Fischerhof-Pelzer, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, Art. 8 PÜ Rn. 4. In Art. 7 BZÜ wird nur der Begriff Verjährungsfrist verwendet.

bb) Nach der Neufassung durch die Protokolle von 2004

Während sich die geltende Fassung noch immer an den Möglichkeiten des Versicherungsmarktes orientiert,[690] sieht die Neufassung des Art. 8 lit. a) i) PÜ 2004 eine Verlängerung der Frist für die Geltendmachung von Personenschäden auf dreißig Jahre, unabhängig von der Versicherbarkeit, vor und berücksichtigt damit die Möglichkeit von Spätschäden, die durch die Einwirkung ionisierender Strahlen auf den Menschen verursacht werden können[691]. Der Wortlaut des überarbeiteten Art. 8 lit. a) PÜ 2004 stellt nun auch ausdrücklich klar, dass die im Art. 8 PÜ 2004 genannte Fristen von den Vertragsstaaten entweder als Ausschluss- oder als Verjährungsfristen festgesetzt werden können. Für Klagen wegen anderer nuklearer Schäden bleibt es bei der Zehnjahresfrist, die mit Eintritt des nuklearen Ereignisses beginnt, Art. 8 lit. a) ii) PÜ 2004.

Die innerstaatliche Gesetzgebung kann nach Art. 8 lit. b) PÜ 2004 weiterhin längere Fristen festsetzen, wenn eine entsprechende Sicherstellung der Haftungsbeiträge gewährleistet wird, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, dass nach Art. 8 lit. c) PÜ 2004 Schadensersatzansprüche, die erst nach dreißig Jahren (Personenschäden) bzw. nach zehn Jahren (andere nukleare Schäden) eingeklagt werden, nachrangig zu berücksichtigen sind. Für die nach dem Brüsseler Zusatzübereinkommen bereitzustellenden Mittel ist die Verlängerung der in Art. 8 lit. a) PÜ 2004 genannten Fristen wiederum nicht möglich, Art. 6 BZÜ 2004.

Schließlich wurde durch das Protokoll von 2004 die Sonderbestimmung in Art. 8 lit. b) PÜ 1982 für gestohlene, verlorene, über Bord geworfene oder aufgegebene Kernmaterialien aufgehoben, und die Mindestfrist ab Kenntnis oder Kennenmüssen auf drei Jahre verlängert, Art. 8 lit. d) PÜ 2004.

III. Wiener Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden

1. Wiener Übereinkommen vom 21. Mai 1963

Das „Wiener Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden" vom 21. Mai 1963[692] hat aufgrund der im Gemeinsamen Protokoll[693] festge-

[690] Fischerhof-Pelzer, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, Art. 8 PÜ Rn. 2; Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 8, Rn. 2; Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59, Rn. 15.

[691] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59, Rn. 14.

[692] Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage. Eine unverbindliche deutsche Übersetzung ist abgedruckt in der Textsammlung "Internationale Atomhaftungskonventionen", S. 15 ff. oder BGBl. 2001 II, S. 207 ff. Das Wiener Übereinkommen ist gemäß Art. XXIX WÜ in englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache gleichermaßen verbindlich.

legten wechselseitigen Haftung auch Bedeutung für die Vertragsstaaten des Pariser Übereinkommens. Tritt ein nukleares Ereignis im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates des Wiener Übereinkommens ein und verursacht auch im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates des Pariser Übereinkommens nukleare Schäden, so haftet der Anlageninhaber für die grenzüberschreitenden Schäden ausschließlich nach den Haftungsvorschriften des Wiener Übereinkommens, Art. II lit. a) Gemeinsames Protokoll. Insbesondere bei Nukleartransporten zwischen den westeuropäischen[694] und angrenzenden osteuropäischen Staaten[695], die zugleich auch Vertragsstaaten des Gemeinsamen Protokolls sind, kann das Wiener Übereinkommen für Schäden in den Vertragsstaaten des Pariser Übereinkommens zur Anwendung kommen. Da es in seinen wesentlichen Grundsätzen dem Vorbild des Pariser Übereinkommen nachgebildet ist und in erster Linie für osteuropäische, südamerikanische sowie einige afrikanischen Staaten gilt,[696] wird es hier nur in einem kurzen Überblick dargestellt.[697]

Das Wiener Übereinkommen 1963 ist erst am 12. Januar 1977 völkerrechtlich in Kraft getreten.[698] Es steht allen Mitgliedern der Vereinten Nationen und der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO) offen.[699] Im Gegensatz zum Pariser Übereinkommen hatte das Wiener Übereinkommen von vornherein nur die Errichtung eines haftungsrechtlichen Mindeststandards für nukleare Schäden zum Ziel, um eine weltweite Geltung zu erreichen.[700] Die Regelung der Detailfragen ist somit den Vertragsstaaten überlassen. Auch ein dem Brüsseler Zusatzübereinkommen vergleichbares Instrument zur Ergänzung des Wiener Übereinkommens gibt es nicht.

Nach Art. II Abs. 1 WÜ haftet der Inhaber einer Kernanlage für nukleare Schäden, wenn bewiesen wird, dass diese durch ein nukleares Ereignis verursacht worden sind, das in seiner Kernanlage eingetreten oder auf Kernmaterial zurückzuführen ist, welches von seiner Kernanlage aus versandt oder an dieselbe gesendet wurde. Entsprechend dem Pariser Übereinkommen haftet bei Nukleartrans-

---

693 Art. II Gemeinsames Protokoll.

694 Von den 15 Vertragsstaaten des Pariser Übereinkommens von 1982 sind folgende 10 Staaten zugleich Vertragsstaaten des Gemeinsamen Protokolls von 1988: Dänemark, Deutschland, Finnland, Griechenland, Italien, Niederlande, Norwegen, Schweden, Slowenien und die Türkei.

695 Bulgarien, Estland, Kroatien, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slowakei, Tschechien, Ukraine und Ungarn sind zugleich Vertragsstaaten des Wiener Übereinkommens von 1963 und des Gemeinsamen Protokolls von 1988.

696 Es ist derzeit für 35 Vertragsstaaten in Kraft. http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/liability_status.pdf (Stand: 08.08.2010).

697 Eine ausführliche Darstellung des Wiener Übereinkommens von 1963 findet sich bei Kissich, S. 61 ff.; Hannak, AcP 1963, 417 ff. Zur Entstehungsgeschichte des Wiener Übereinkommens Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 61 ff.; Kissich, S. 44 ff.

698 Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 13 Rn. 14.

699 Art. XXIV Abs. 1 WÜ.

700 Vgl. Abs. 1 der Präambel; Kissich, S. 46.

porten also grundsätzlich der versendende oder empfangende Anlageninhaber, ausnahmsweise auch der Beförderer.[701]

Die Haftung ist verschuldensunabhängig und auf den Anlageninhaber kanalisiert.[702] Die Haftungsausschlussgründe sind identisch mit denen des Pariser Übereinkommens.[703] Zudem bestimmt Art. IV Abs. 2 WÜ im Gegensatz zum Pariser Übereinkommen ausdrücklich, dass der Anlageninhaber von seiner Haftung ganz oder teilweise befreit werden kann, wenn der Geschädigte die Schäden absichtlich oder grob fahrlässig herbeigeführt hat und das anzuwendende nationale Recht dies vorsieht.

Ersetzt werden nach der Legaldefinition des „nuklearen Schadens“ in Art. I Abs. 1 lit. k) WÜ Personen- und Sachschäden, die durch die radioaktiven Eigenschaften des Kernmaterials verursacht wurden. Art, Form und Umfang des Schadensersatzes sowie dessen gerechte Verteilung bestimmen sich nach dem Recht des zuständigen Gerichts.[704] Anders als das Pariser Übereinkommen enthält das Wiener Übereinkommen eine Öffnungsklausel für die Erweiterung des Schadensbegriffs nach dem jeweils anwendbaren Recht.[705]

Die Haftung des Anlageninhabers kann durch den Anlagestaat auf einen Betrag von nicht weniger als 5 Millionen US-Dollar für jedes nukleare Ereignis begrenzt werden;[706] Zinsen und Kosten sind zusätzlich zu zahlen.[707] Das Wiener Übereinkommen sieht also im Gegensatz zum Pariser Übereinkommen von 1982 anstelle eines Haftungshöchstbetrags eine Haftungsuntergrenze vor, die deutlich niedriger ist und sich nach dem Wert des US-Dollars in Gold am 29. April 1963 richtet.[708]

Der Anlageninhaber ist nach Art. VII Abs. 1 S. 1 WÜ zur Deckung seiner Haftung verpflichtet, eine Versicherung oder vergleichbare finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten, wobei neben der Art und den Bedingungen auch die Höhe der Sicherstellung dem Anlagestaat überlassen bleibt. Hinsichtlich der Höhe der Sicherstellung sind die Anlagestaaten somit anders als nach dem Pariser Übereinkommen, wo Haftung und Deckung sich entsprechen müssen, völlig frei. Reicht eine solche Sicherheit zur Deckung der geltend gemachten Schadensersatzansprüche nicht aus, muss der Anlagestaat jedoch die Erfüllung dieser Ansprüche bis zu dem nach Art. V WÜ festgesetzten Betrag sicherstellen.[709] Entsprechend dem

[701] Art. II Abs. 1 lit. b) und c) WÜ entsprechen Art. 4 lit. a) und b) PÜ. Art. II Abs. 2 WÜ entspricht Art. 4 lit. d) PÜ.

[702] Art. II Abs. 5 S. 1 und Art. IV Abs. 1 WÜ. Eine Art. 6 lit. c) i) 1) PÜ entsprechende Ausnahme von der Haftungskanalisierung enthält Art. IV Abs. 7 lit. a) WÜ.

[703] Vgl. Art. IV Abs. 3 WÜ.

[704] Art. VIII WÜ.

[705] Vgl. Art. I Abs. 1 lit. k) ii) und iii) WÜ.

[706] Art. V Abs. 1 WÜ.

[707] Art. V Abs. 2 WÜ.

[708] Vgl. Art. V Abs. 3 WÜ.

[709] Art. VII Abs. 1 S. 2 WÜ.

Pariser Übereinkommen sieht das Wiener Übereinkommen in Art. III für grenzüberschreitende Kernmaterialtransporte vor, dass der haftende Anlageninhaber den Beförderer mit einer Bescheinigung zu versehen hat. Ferner kann der Sicherheitsleistende unmittelbar von den Geschädigten in Anspruch genommen werden, wenn das Recht des zuständigen Gerichts dies vorsieht.[710]

Die Regelung der Ausschlussfristen in Art. VI WÜ entspricht bis auf eine Abweichung der des Pariser Übereinkommens. Für die Festsetzung einer kürzeren Frist in der innerstaatlichen Gesetzgebung sieht Art. VI Abs. 3 WÜ nämlich eine Mindestfrist von drei Jahren ab Kenntnis oder Kennenmüssen des Schadens und des Anlageninhabers vor.

2. Wiener Übereinkommen vom 12. September 1997

Das bereits am 4. Oktober 2003 in Kraft getretene Zusatzprotokoll[711] zum Wiener Übereinkommen vom 12. September 1997 kann ebenfalls über das Gemeinsame Protokoll für Vertragsstaaten des Pariser Übereinkommens zur Anwendung kommen. Denn Art. I lit. a) des Gemeinsamen Protokolls bestimmt ausdrücklich, dass der Begriff „Wiener Übereinkommen" nicht nur das Wiener Übereinkommen von 1963 erfasst, sondern auch jede für eine Vertragspartei des Gemeinsamen Protokolls in Kraft befindliche Änderung des Übereinkommens. Von den fünf Vertragsstaaten des Wiener Übereinkommens 1997 gehören bisher nur Lettland und Rumänien gleichzeitig auch dem Gemeinsamen Protokoll an.[712] Allerdings sind von den zehn Staaten, die das Zusatzprotokoll von 1997 zum Wiener Übereinkommen gezeichnet haben, bereits sechs Staaten Vertragsstaaten des Gemeinsamen Protokolls.[713]

Das Zusatzprotokoll von 1997 soll wesentliche Mängel des Wiener Übereinkommens von 1963 beseitigen.[714] Insbesondere enthält es eine ausdrückliche Re-

---

[710] Art. II Abs. 7 WÜ.

[711] Das Zusatzprotokoll ist abrufbar unter:
http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/protamend.html (Stand: 08.08.2010).
Nach Art. 21 Abs. 1 ist das Zusatzprotokoll nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde am 4. Oktober 2003 in Kraft getreten. Vertragsstaaten sind bisher nur Argentinien, Belarus, Lettland, Marokko und Rumänien. Zehn weitere Staaten haben es unterzeichnet.
http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/protamend_status.pdf (Stand: 08.08.2010).

[712] Argentinien und Marokko gehören immerhin zu den Unterzeichnerstaaten des Gemeinsamen Protokolls.

[713] Italien, Litauen, Polen, Tschechien, Ukraine und Ungarn.

[714] Zu den Hintergründen, die zur Verabschiedung des Protokolls zur Änderung des Wiener Übereinkommens geführt haben Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59, Rn. 30; Metternich, Auf dem Weg zur Erneuerung der internationalen Atomhaftungssysteme – Revision des Wiener Übereinkommens, in: Neues Atomenergierecht – Internationale und nationale Entwicklungen, Baden-Baden 1995, S. 141 ff.

gelung über den räumlichen Anwendungsbereich, erweitert den Schadensbegriff, erhöht die Mindesthaftungsbeträge, bestimmt vor dem Hintergrund des Kongruenzgrundsatzes von Haftung und Deckung eine Mindestdeckungssumme und verlängert die Ausschlussfrist für Personenschäden. Die Grundstruktur des Wiener Übereinkommens 1963 ist jedoch unverändert geblieben; dessen nicht geänderte Bestimmungen gelten also weiter, so dass nur die Neuerungen des Zusatzprotokolls von 1997 dargestellt werden.

Der durch das Protokoll beträchtlich erweiterte Schadensbegriff umfasst nunmehr nicht nur die durch eine im Übereinkommen konkretisierte[715] radioaktive Strahlung verursachte Personen- und Sachschäden, sondern auch daraus entstehende wirtschaftliche Verluste, Kosten von tatsächlich ergriffenen Maßnahmen zur Wiederherstellung erheblich beschädigter Umwelt, Einkommensverluste aus einem unmittelbaren wirtschaftlichen Interesse an der Nutzung oder dem Genuss der geschädigten Umwelt, Kosten für Präventivmaßnahmen und anderer Verlust oder Schaden infolge solcher Maßnahmen sowie sonstige wirtschaftliche Verluste, die nicht Folge einer Umweltbeeinträchtigung sind, und vom Recht des zuständigen Gerichtsstaates zugelassen sind.[716] Bis auf die Personen- und Sachschäden bleibt es jedoch ausdrücklich den Vertragsstaaten überlassen, in welchem Ausmaß die übrigen aufgezählten Schäden ersetzt werden.[717] Durch diese großzügige Ermächtigung der Vertragsstaaten wird der erweiterte Schadensbegriff wieder stark eingeschränkt.[718] Art, Form und Umfang des Schadenersatzes sowie dessen gerechte Verteilung bestimmen sich wie bisher nach dem innerstaatlichen Recht des zuständigen Gerichts.[719] In Art. VII wurde jedoch ein neuer Abs. 2 eingefügt, der für den Fall, dass die Schäden die zur Verfügung stehende Entschädigungssumme übersteigen, bestimmt, dass Personenschäden vorrangig zu befriedigen sind.

Die Mindesthaftungssumme für jedes nukleare Ereignis wurde auf 300 Millionen SZR[720] angehoben.[721] Der Anlagenstaat kann die Haftung des Anlageninhabers entweder auf mindestens 300 Millionen SZR festsetzen oder dessen Haftung auf 150 Millionen SZR reduzieren, wenn er für die andere Hälfte öffentliche Mittel zur Entschädigung bereitstellt.[722] Das Zusatzprotokoll von 1997 führt

[715] Art. I lit. k) letzter Satz WÜ 1997.

[716] Art. I Abs. 1 lit. k) WÜ 1997. Siehe Ausführungen zum Schadensbegriff des Pariser Übereinkommens von 2004, 2. Teil F II 2 f) bb). Zum Schadensbegriff des Wiener Übereinkommen 1997 ausführlich Kissich, S. 95 ff.

[717] Art. I Abs. 1 lit. k) WÜ 1997.

[718] Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 30 Rn. 46.

[719] Art. VIII Abs. 1 WÜ 1997.

[720] Die alte Rechnungseinheit des US-Dollars wurde durch das flexible Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds ersetzt, vgl. Art. I Abs. 1 lit. p) WÜ 1997.

[721] Art. V Abs. 1 WÜ 1997. Ausführlich Kissich, S. 98 ff.

[722] Art. V Abs. 1 lit. a) und b) WÜ 1997.

dadurch den Staatseintritt in das Haftungssystem des Wiener Übereinkommens ein, welches eigentlich nur die Haftung des Anlageninhabers regeln will.[723]

Mit Rücksicht auf wirtschaftlich schwächere Staaten kann für einen Übergangszeitraum von 15 Jahren ab Inkrafttreten des Protokolls, also bis zum 3. Oktober 2018, die Mindesthaftungssumme auf 100 Millionen SZR herabgesetzt werden, von der wiederum ein Teil durch öffentliche Mittel des Anlagestaates zur Verfügung gestellt werden kann („phasing-in“).[724] Zudem kann jeder Anlagestaat für mindergefährliche Anlagen oder Kernmaterialien die Mindesthaftungssumme bis auf 5 Millionen SZR herabsetzten, vorausgesetzt, dass der Anlagestaat für die restliche nach Art. V Abs. 1 WÜ 1997 festgesetzte Haftungssumme öffentliche Mittel bereitstellt.[725] Das Zusatzprotokoll sieht schließlich ein vereinfachtes Änderungsverfahren zur Erhöhung der Mindesthaftungsbeträge in dem neu eingefügten Art. V D WÜ 1997 vor.

Die Vorschrift über die Sicherstellungsverpflichtung berücksichtigt nun ausdrücklich die Einführung einer unbegrenzten Haftung nach nationalem Recht.[726] In diesem Fall muss die finanzielle Sicherheit des Anlageninhabers mindestens 300 Millionen SZR betragen. Bis zu diesem Betrag muss der Anlagestaat auch etwaige Entschädigungs-ansprüche abdecken, falls die Sicherheit des Anlageninhabers einmal nicht ausreicht.[727] Für mindergefährliche Anlagen oder Kernmaterialien kann die Deckungssumme bis auf 5 Millionen SZR herabgesetzt werden, vorausgesetzt, dass der Anlagestaat im Falle unzureichender Deckung Entschädigung bis zur Höhe von 300 Millionen SZR garantiert.[728] Für rein nationale Nukleartransporte kann der Anlagestaat zudem von der Bescheinigungspflicht nach Art. III WÜ 1997 absehen.

Schließlich wurde der Ausschlussgrund für schwere Naturkatastrophen ersatzlos gestrichen, und die Ausschlussfrist für Personenschäden auf 30 Jahre verlängert.[729]

---

[723] Pelzer, atw 1998, 391 (392). Vergleichbar ist diese staatliche Eintrittspflicht mit der im Brüsseler Zusatzübereinkommen.

[724] Art. V Abs. 1 lit. c) WÜ 1997.

[725] Art. V Abs. 2 WÜ 1997.

[726] Art. VII Abs. 1 lit. a) WÜ 1997. Eine unbegrenzte Haftung des Anlageninhabers sehen neben Deutschland auch die Schweiz, Japan und Südkorea vor. Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59, Rn. 31.

[727] Art. VII Abs. 1 lit. a) WÜ 1997.

[728] Art. VII Abs. 1 lit. b) WÜ 1997.

[729] Art. IV Abs. 3 und Art. VI Abs. 1 lit. a) i) WÜ 1997.

IV. Wiener Übereinkommen vom 12. September 1997 zur Bereitstellung zusätzlicher Entschädigungsmittel für nukleare Schäden

Das am 12. September 1997 in Wien verabschiedete „Übereinkommen zur Bereitstellung zusätzlicher Entschädigungsmittel für nukleare Schäden“[730] verfolgt das Ziel, ergänzend zum Wiener Übereinkommen, Pariser Übereinkommen und den nationalen Atomhaftungsgesetzen weitere Entschädigungsmittel auf der Grundlage internationaler Solidarität durch die Vertragsstaaten bereitzustellen. Es regelt somit nicht selbst, wer für durch ein nukleares Ereignis verursachte Schäden haftet, sondern verweist auf die Bestimmungen der internationalen Atomhaftungsübereinkommen bzw. die nationalen Atomhaftungsgesetze.[731]

Das Entschädigungsübereinkommen von 1997 ist als weltweit geltendes Entschädigungssystem konzipiert,[732] denn es steht nicht nur Vertragsstaaten des Pariser Übereinkommens und des Wiener Übereinkommens offen, sondern auch anderen Staaten, deren nationales Atomhaftungsrecht allerdings den Bestimmungen des Anhangs entsprechen muss (Basisübereinkommen).[733] Das Übereinkommen besteht aus zwei Teilen: dem eigentlichen Übereinkommenstext und dem Anhang zum Übereinkommen, der jedoch nach Art. II Abs. 3 EÜ einen integralen Bestandteil des Übereinkommens bildet. Die elf Artikel des Anhangs stimmen größtenteils wörtlich mit denen des Wiener Übereinkommens von 1963 überein, wobei auch die durch das Zusatzprotokoll von 1997 erfolgten Änderungen zum Teil übernommen wurden, so dass der Anhang die wesentlichen Haftungsgrundsätze des Wiener Übereinkommens enthält.[734] Die Forderung, dass das nationale Recht eines Beitrittsstaates mit den Bestimmungen des Anhangs übereinstimmen muss, bewirkt also, dass die nationalen Atomhaftungsgesetzgebungen in den wesentlichen Grundsätzen mit dem Wiener und damit auch dem Pariser Übereinkommen übereinstimmen. Der Anhang ersetzt somit die fehlende Mitgliedschaft zum Wiener oder Pariser Übereinkommen und bewirkt letztlich eine gewisse Harmonisierung der nationalen Rechtsordnungen.[735] Auslöser für diese Konstruk-

---

[730] Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage. Im Folgenden „Entschädigungsübereinkommen 1997” genannt, abgekürzt “EÜ”. Authentische Textfassungen sind nach Art. XXVII die arabische, chinesische, englische, französische, russische und spanische. Der englische Text des Übereinkommens kann abgerufen werden unter: http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/supcomp.html (Stand: 08.08.2010).

[731] Vgl. Art. II Abs. 2 EÜ.

[732] Es wird auch als „Free-Standing Convention“ bezeichnet, da es weder akzessorisch zum Pariser noch zum Wiener Übereinkommen ist.

[733] Vgl. Art. XVIII Abs. 1 und Art. XIX Abs. 1 EÜ 1997. Diese drei Haftungsregime werden im Zusammenhang mit dem Entschädigungsübereinkommen auch als Basisübereinkommen bezeichnet.

[734] Ausführlich Kissich, S. 90 ff.

[735] Hinteregger/Kissich, AtomHG 1999, S. 41 Rn. 64.

tion waren die Vereinigten Staaten von Amerika, denn das amerikanische Atomhaftungsrecht lässt einerseits einen Beitritt zu einem der existierenden Atomhaftungsübereinkommen nicht zu, andererseits sieht es weder für alle Fälle eine verschuldensunabhängige Haftung des Anlageninhabers noch die rechtliche Kanalisierung vor.[736] Deshalb wurde in Art. 2 des Anhangs die sogenannte „Grandfather-Clause“ aufgenommen, die zwar abstrakt formuliert ist, aber in ihren spezifischen Elementen nur auf das amerikanische Recht anwendbar ist und den Beitritt der USA zum Entschädigungsübereinkommen ohne weitgehende Änderungen des amerikanischen Atomhaftungsrecht ermöglicht.[737]

Bisher ist das Entschädigungsübereinkommen von 13 Staaten unterzeichnet und von 4 Staaten – darunter auch die USA – ratifiziert worden.[738] Voraussetzung für das völkerrechtliche Inkrafttreten ist nach Art. XX Abs. 1 EÜ, dass mindestens fünf Staaten mit einer installierten Kernkraftleistung[739] von mindestens 400.000 Einheiten das Übereinkommen ratifizieren; dies entspricht ca. 40 % der weltweit vorhandenen Nuklearkapazität.[740]

Das Entschädigungsübereinkommen wurde insbesondere wegen seiner im Detail sehr komplizierten Regelungen und der daraus resultierenden mangelnden Praktikabilität kritisiert.[741] Überdies wird die Notwendigkeit eines zusätzlichen weltweiten Entschädigungsübereinkommens bezweifelt, denn zum einen konkurriert das Entschädigungsübereinkommen mit dem regional wirkenden und für europäische Staaten attraktiveren revidierten Brüsseler Zusatzübereinkommen, zum anderen ist nicht damit zu rechnen, dass nukleare Unfälle auch auf anderen Kontinenten große Schäden verursachen, so dass das Bedürfnis für ein globales ergänzendes Entschädigungssystem eher gering eingeschätzt wird.[742]

---

[736] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59, Rn. 32; Pelzer, atw 1998, 391 (394).

[737] Pelzer, atw 1998, 391 (394). Zu den Hintergründen der amerikanischen Verhandlungspolitik Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59, Rn. 32.

[738] http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/supcomp_status.pdf (Stand: 08.08.2010). Die Liste ist auf dem Stand vom 21. Mai 2008.

[739] Dieser Begriff ist in Art. I lit. j) EÜ definiert.

[740] Boulanenkov, Main features of the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage – an overview, in: Reform of Civi Nuclear Liability, Budapest Symposium 1999, S. 161 (170).

[741] Pelzer, atw 1998, 391 (395); Heller, atw 2000, 626.

[742] Heller, atw 2000, 626; Pelzer, atw 1998, 391 (395 f). Pelzer bedauert, dass das BZÜ 2004 nicht für die mittel- und osteuropäischen Vertragsstaaten des Wiener Übereinkommens geöffnet wurde und damit die Chance verpasst wurde, ein gesamteuropäisches Zusatzübereinkommen zu etablieren, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59, Rn. 32 letzter Satz.

1. Ergänzende Mittel nach dem Entschädigungsübereinkommen

Das Entschädigungsübereinkommen sieht in Art. III Abs. 1 EÜ ein zweistufiges Entschädigungssystem vor: Auf der ersten Stufe muss der Anlagestaat sicherstellen, dass für ein nukleares Ereignis eine Entschädigungssumme in Höhe von 300 Millionen SZR zur Verfügung steht.[743] Dieser Betrag entspricht der im Wiener Übereinkommen von 1997 neu festgesetzten Mindesthaftungssumme. Für wirtschaftlich schwächere Staaten wurde wiederum für einen Übergangszeitraum von 10 Jahren ab dem Tag der Auflegung zur Unterzeichnung die Möglichkeit des „phasing-in“ mit einer Entschädigungssumme in Höhe von 150 Millionen SZR geschaffen;[744] diese Zehnjahresfrist ist jedoch bereits am 28. September 2007 abgelaufen.[745]

Reichen die Entschädigungsmittel der ersten Stufe nicht aus, wird auf der zweiten Stufe ein kollektiver Fonds gebildet, der aus öffentlichen Mitteln aller Vertragsstaaten nach einem in Art. IV EÜ festgelegten Beitragsschlüssel gespeist wird.[746] Die öffentlichen Mittel für den kollektiven Fonds müssen also ebenso wie im Entschädigungssystem des Brüsseler Zusatzübereinkommens erst im Bedarfsfall bereitgestellt werden.[747]

Anders als im Paris-Brüsseler Entschädigungssystem sind jedoch nach dem Entschädigungsübereinkommen von 1997 die Entschädigungssummen nach oben hin offen, d.h. es wird keine Obergrenze für den aufzubringenden Entschädigungsbetrag festgelegt, so dass dieser mit Anzahl der Vertragsstaaten - insbesondere der Nuklearstaaten - steigt.[748]

Schließlich ist für die Erhöhung der Entschädigungssummen ein vereinfachtes Änderungsverfahren vorgesehen.[749]

2. Beitragsschlüssel

Die in Art. IV EÜ festgelegte Berechnung der Beiträge zum kollektiven Fonds setzt sich aus zwei Faktoren zusammen: Der erste Faktor ist die Summe der installierten nuklearen Leistung[750] der jeweiligen Vertragspartei multipliziert mit 300 SZR pro Einheit[751].[752] Der zweite Faktor bestimmt sich nach dem Verhältnis

---

[743] Art. III Abs. 1 lit. a) i) EÜ.

[744] Art. III Abs. 1 lit. a) ii) EÜ.

[745] Das Entschädigungsübereinkommen steht seit dem 29. September 1997 zur Unterzeichnung offen, Art. XVII EÜ.

[746] Art. III Abs. 1 lit. b) EÜ.

[747] Vgl. Art. VI, Art. VII Abs. 1 und Art. X Abs. 3 EÜ.

[748] Pelzer, atw 1998, 391 (394); Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59, Rn. 32 mit Beispielen für erreichbare Entschädigungssummen für unterschiedliche Beitrittskonstellationen.

[749] Art. XXV EÜ.

[750] Art. I lit. j) EÜ.

[751] Eine Einheit entspricht einem Megawatt thermischer Energie, vgl. Art. IV Abs. 2 S. 1 EÜ.

der Beitragsrate für die Vereinten Nationen des jeweiligen Staates für das Jahr vor dem nuklearen Ereignis und der Summe der UN-Beitragssätze aller Vertragsparteien zu 10 % des nach dem ersten Faktor berechneten Betrags.[753]

Die UN-Beitragsrate, die ähnlich dem Bruttosozialprodukt berechnet wird,[754] darf also nur 10 % des auf der Grundlage der installierten nuklearen Leistung errechneten Wertes betragen, so dass 90 % des Beitragssatzes auf der Grundlage des von dem jeweiligen Staat gesetzten nuklearen Risikos berechnet werden und dadurch das Risikoelement stärker als nach dem Brüsseler Zusatzübereinkommen betont wird.

Zur Ermittlung der installierten nuklearen Leistung muss jede Vertragspartei eine Liste über vorhandene Kernanlagen führen, die dem Depositar bei der Ratifizierung bzw. dem Beitritt mitzuteilen ist.[755] Staaten, die über keine Kernreaktoren verfügen, sind von der Beitragspflicht in den kollektiven Fonds befreit.[756]
Für Staaten mit hoher Nuklearkapazität, die nicht an der Verursachung des nuklearen Ereignisses beteiligt gewesen sind, wurde eine Deckelung der Beiträge („cap") eingeführt.[757] Tatsächlich kann diese Cap-Regelung wohl nur für die beiden größten Nuklearstaaten, nämlich die USA und Frankreich, relevant werden.[758]

3. Aufteilung der internationalen Mittel

Das Entschädigungsübereinkommen unterscheidet hinsichtlich der Aufteilung der internationalen Mittel aus dem kollektiven Fonds zwischen Schäden im Anlagestaat und Schäden außerhalb dieses Staates.[759] Nach Art. XI EU sollen 50 % der Mittel aus dem kollektiven Fonds für Schäden innerhalb und außerhalb des Anlagestaates gleichermaßen verteilt werden. Die anderen 50 % stehen bei weiterem Entschädigungsbedarf ausschließlich für Schäden außerhalb des Anlagestaates zur Verfügung. Für Nichtnuklearstaaten ist der Beitritt zum Entschädigungsübereinkommen somit in zweifacher Hinsicht reizvoll, da sie nicht in den kollektiven Fonds einzahlen müssen, aber gleichzeitig nukleare Schäden in ihrem Hoheitsgebiet bevorzugt befriedigt werden.

Sieht ein Vertragsstaat nationale Entschädigungsmittel in Höhe von 600 Millionen SZR vor, werden ausnahmsweise die gesamten Mittel des kollektiven Fonds ohne Unterscheidung für die Entschädigung nuklearer Schäden im In-

[752] Art. IV Abs. 1 lit. a) i) EÜ.
[753] Art. IV Abs. 1 lit. a) ii) EÜ.
[754] Pelzer, atw 1998, 391 (395).
[755] Art. VIII EÜ.
[756] Art. IV Abs. 1 lit. b) EÜ.
[757] Der Höchstbetrag, der von einem Staat pro nukleares Ereignis erhoben werden darf, darf einen bestimmten Prozentsatz der Gesamtbeiträge aller Vertragsstaaten nicht überschreiten. Einzelheiten sind in Art. IV Abs. 1 lit. c) EÜ geregelt.
[758] Pelzer, atw 1998, 391 (395).
[759] Ausführlich zu den Hintergründen dieser Regelung Pelzer, atw 1998, 391 (394).

und Ausland verwendet.[760] Die Entschädigungsmittel aus dem nationalen und aus dem kollektiven Fonds sind schließlich ohne Diskriminierung nach Staatsangehörigkeit, Wohnsitz oder Aufenthalt zu verteilen.[761]

V. Brüsseler Übereinkommen vom 17. Dezember 1971 über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial auf See

Das Brüsseler Seetransport-Übereinkommen von 1971 ist seit dem 15. Juli 1975 in Kraft[762] und hat inzwischen 17 Mitgliedstaaten.[763] Das Übereinkommen hat allein das Ziel zu gewährleisten, dass bei Seebeförderungen von Kernmaterialien der Reeder von seiner Haftung befreit wird, und stattdessen ausschließlich der Inhaber einer Kernenergieanlage für nukleare Schäden haftet.[764]

Auslöser zur Schaffung dieses Übereinkommens war eine sowohl im Pariser Übereinkommen[765] als auch im Wiener Übereinkommen[766] enthaltene Regelung, nach der zeitlich vorangehende Beförderungsübereinkommen von dem Prinzip der Haftungskanalisierung unberührt bleiben.[767] Diese Regelung hatte zur Folge, dass die Versicherungsunternehmen nicht mehr bereit waren Schäden aus dem Seetransport von Kernmaterialien zu decken, und die Reeder sich daraufhin weigerten, Nukleartransporte durchzuführen.[768]

Das Brüsseler Seetransport-Übereinkommen von 1971 legt nunmehr das Prinzip der rechtlichen Haftungskanalisierung auf den Kernanlageninhaber auch für den Bereich des Seetransports fest und räumt damit den internationalen Atomhaftungs-übereinkommen und gleichwertigen nationalen Atomhaftungsgesetzten den Vorrang ein.[769] Der Reeder wird somit von einer möglichen Haftung für Schäden, die durch Kernmaterialien während einer Beförderung auf See verursacht werden, befreit. Dadurch wird die wirtschaftlich ungünstige Doppelhaftung von Anlagen-

[760] Art. XI Abs. 2 EÜ.
[761] Art. III Abs. 2 EÜ.
[762] BGBl. 1976 II, S. 307.
[763] http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (Stand: 08.08.2010). Die Liste ist auf dem Stand vom 31. August 2008. Europäische Mitgliedstaaten sind Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Lettland, Niederlande, Norwegen, Schweden und Spanien. Das Übereinkommen ist abgedruckt in BGBl. 1975 II, 1026 ff.
[764] Vgl. Präambel des Übereinkommens.
[765] Art. 6 lit. b) 2. HS PÜ 1982.
[766] Art. II Abs. 5 S. 2 WÜ 1963.
[767] Ein besonderes Problem stellten die Beschränkungsübereinkommen für die Seehaftung von 1924 und 1957 dar. Erläuternd Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 134 f.
[768] Gehring/Jachtenfuchs, Haftung und Umwelt, S. 136.
[769] Vgl. Art. 1 Brüsseler Seetransport-Übereinkommen (BSÜ).

inhaber und Schiffseigentümer für nukleare Schäden beim Seetransport von Kernmaterial beseitigt.[770]

Die Haftungsbefreiung für den Reeder gilt nach Art. 2 Abs. 1 BSÜ auch für sogenannte „on-site damages“ (Schäden an der Kernanlage selbst, an Sachen auf dem Gelände und an dem Beförderungsmittel), obwohl auch der Anlageninhaber für diese Schäden nicht haftet[771]. Die Haftung einer natürlichen in Schädigungsabsicht handelnden Person sowie die Haftung des Inhabers eines Reaktorschiffs bleiben dagegen nach Art. 2 Abs. 2 und Art. 3 BSÜ unberührt.

Art. 4 BSÜ bestimmt schließlich, dass das Brüsseler Seetransport-Übereinkommen allen zeitlich vorangehenden internationalen Übereinkommen über die Beförderung auf See vorgeht.[772]

VI. Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen vom 25. Mai 1962

Das am 25. Mai 1962 in Brüssel verabschiedete „Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen“[773] regelt die Haftung für Schäden, die durch ein nukleares Ereignis verursacht worden sind, das auf Kernbrennstoffe des Reaktorschiffes oder auf dem Schiff erzeugte radioaktive Erzeugnisse oder Abfälle zurückzuführen ist.[774] Das Übereinkommen regelt somit nicht die Haftung für den Transport von Kernmaterialien und wird daher hier ähnlich wie das Bunkerölübereinkommen nur zu Abgrenzungszwecken erwähnt.

Ziel des Reaktorschiff-Übereinkommens ist es, die Haftungslücke für Reaktoren, die Teil eines Beförderungsmittels sind, zu schließen, da die bisher behandelten atomrechtlichen Übereinkommen diese Haftung ausdrücklich von ihrem Anwendungsbereich ausschließen. In seinem Aufbau folgt das Reaktorschiff-Übereinkommen im Wesentlichen den Grundsätzen des Pariser Übereinkommens (auf den Inhaber kanalisierte, verschuldensunabhängige Haftung, summenmäßige Haftungsbeschränkung, Versicherungspflicht).[775]

---

[770] Feldhaus, Zur Entwicklung der Haftung beim Seetransport gefährlicher Güter, S. 102.

[771] Art. IV Abs. 5 WÜ 1963. Nach Art. 3 lit. a) ii) 1) und 2) PÜ 1982 ist allerdings die Haftung des Anlageninhabers für Schäden am Beförderungsmittel grundsätzlich nicht ausgeschlossen, siehe 2. Teil F II 2 f) aa) (2).

[772] Kritisch dazu Feldhaus, Zur Entwicklung der Haftung beim Seetransport gefährlicher Güter, S. 104 f. m.w.N.

[773] Das Übereinkommen ist abgedruckt in BGBl. 1975 II, 957, 977 ff.

[774] Art. II Abs. 1 Reaktorschiff-Übereinkommen (RSÜ). Reaktorschiffe sind nach Art. I Abs. 1 RSÜ Schiffe, die mit einer Kernenergieanlage ausgerüstet ist. Es handelt sich also um atomgetriebene Schiffe.

[775] Einen Überblick über die Haftungsbestimmungen gibt Hoche, S. 33 ff. Abweichend vom Pariser Übereinkommen muss nach Art. XI RSÜ ein Haftungsbeschränkungsfonds für den Fall einge-

Bis heute ist das Reaktorschiff-Übereinkommen völkerrechtlich nicht in Kraft getreten, weil es nicht nur zivile Reaktorschiffe, sondern auch die zahlenmäßig deutlich überwiegenden atomgetriebenen Kriegsschiffe[776] in seinen Geltungsbereich mit einschließt.[777]

richtet werden, dass die Höhe der Schadensersatzforderungen den Haftungshöchstbetrag überschreiten. Mit Blick auf die Übernahme in das deutsche Recht wird das Reaktorschiff-Übereinkommen in einem Gutachten des Instituts für Völkerrecht der Universität Göttingen mit dem Titel „Das Brüsseler Übereinkommen von 25. Mai 1962 und das deutsche Atomenergierecht" besprochen.

[776] Bereits im Jahre 1962 war das Verhältnis von zivilen Reaktorschiffen zu Kriegsreaktorschiffen 2 zu 45 - 48, im Jahre 1977 wurde das Verhältnis auf 3 zu 250 geschätzt, Hoche, S. 38.

[777] Dazu ausführlich Hoche, S. 38 f. Die Bundesrepublik Deutschland hat das Übereinkommen bereits am 30. Dezember 1968 wie viele andere Staaten unterzeichnet, aber bislang nicht ratifiziert. Für das Inkrafttreten des Übereinkommens müssen nach Art. XXIV Abs. 1 RSÜ mindestens zwei Staaten ihre Ratifikationsurkunden hinterlegen, wobei zumindest einer dieser Staaten ein Genehmigungsstaat i.S.d Art. I Abs. 2 RSÜ sein muss.

3. Teil: Nationale Haftungsregelungen

Die Untersuchungen im Zweiten Teil haben ergeben, dass alle gefahrgutspezifischen Übereinkommen[778] völkerrechtlich nicht in Kraft getreten sind. Daher bestimmt sich die Entschädigung für durch grenzüberschreitende Gefahrguttransporte verursachte Schäden Dritter weiterhin nach dem vom Internationalen Privatrecht des jeweiligen Gerichtsstaates berufenen anwendbaren Recht.[779]

Im Folgenden sollen die nationalen Haftungsvorschriften dreier ausgewählter europäischer Rechtsordnungen – Deutschland, Frankreich und England – daraufhin untersucht werden, ob sie für Gefahrguttransporte den Internationalen Übereinkommen vergleichbare Grundprinzipien vorsehen wie die verschuldensunabhängige Haftung (Gefährdungshaftung), die ausschließliche Haftung einer Person (Kanalisierung der Haftung), die Beschränkung der Haftung durch Höchstsummen und die Versicherungspflicht.

---

[778] CRTD, HNS-Übereinkommen, CRDNI-Entwurf. Der CRDNI-Entwurf ist noch nicht einmal verabschiedet worden. Allein das HNS-Übereinkommen hat Aussicht in absehbarer Zeit in Kraft zu treten. Aber selbst wenn das HNS-Übereinkommen völkerrechtlich in Kraft tritt, bedarf es zur Geltung des Übereinkommens im Hoheitsgebiet der europäischen Staaten der Ratifikation.

[779] Vgl. für Deutschland Art. 3 Abs. 1 S. 1 EGBGB.

In diesen drei Staaten ist das Zweite Römer Haftungsabkommen von 1952 trotz seines Inkrafttretens ebenfalls nicht anwendbar, da es von keinem der drei Staaten ratifiziert wurde.[780] Dagegen gehören alle drei Staaten dem Ölhaftungsübereinkommen von 1992, dem Fondsübereinkommen von 1992, dem Zusatzfonds von 2003 sowie dem Pariser und Brüsseler Zusatzübereinkommen von 1982 an.[781] Nach den Vorschriften des Internationalen Privatrechts haben Regelungen in völkerrechtlichen Verträgen, soweit sie unmittelbar anwendbares innerstaatliches Recht geworden sind, Vorrang vor dem autonomen Kollisionsrecht.[782]

A. Deutschland

Mangels gefahrgutspezifischer Vorschriften kommen im deutschen Recht zunächst die verkehrsträgerspezifischen Vorschriften (§§ 7, 18 StVG, § 1 HaftpflG, § 3 BinSchG, § 485 HGB sowie § 33 LuftVG) als Haftungsgrundlagen in Betracht. Ergänzend zu den Regelungen des Pariser Übereinkommens trifft das deutsche Atomgesetz (AtG) einige Sonderregelungen, die kurz erwähnt werden. Ferner enthält das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) eine Haftungsvorschrift für die Änderung der Beschaffenheit des Wassers (§ 22 WHG). Auch an eine Haftung nach dem Umwelthaftungsgesetz (§ 1 UmweltHG) ist zu denken. Schließlich kommt unabhängig vom Transportmittel das allgemeine Deliktsrecht (§§ 823 ff. BGB) zur Anwendung, wobei jeweils das Verhältnis zu den spezielleren Haftungsnormen zu klären ist.

I. Verkehrsträgerspezifische Haftungsvorschriften

1. Haftung des Halters nach § 7 StVG

Soweit Gefahrguttransporte mit einem Kraftfahrzeug erfolgen, kommen die Sondervorschriften des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Betracht. Diese sind grundsätzlich auf den allgemeinen Straßenverkehr und dessen besondere Gefährlichkeit zugeschnitten. Allerdings wird seit der Überarbeitung des Straßenverkehrsgesetzes durch das Zweite Gesetz zur Änderung schadensersatz-rechtlicher

[780] Frankreich und Großbritannien haben es nur unterzeichnet. Siehe 2. Teil D.
[781] Siehe 2. Teil E und F.
[782] Hoffmann, Internationales Privatrecht, § 1 Rn. 75; vgl. Junker, Internationales Privatrecht, Rn. 15. Für Deutschland wird dieser Vorrang in Art. 3 Abs. 2 S. 1 EGBGB noch einmal ausdrücklich klargestellt.

Vorschriften vom 19. Juli 2002 (2. SchadÄndG)[783] das zusätzliche Risiko, das der Transport von gefährlichen Gütern im Straßenverkehr mit sich bringt und welches sich insbesondere in einem größeren Schadensumfang niederschlagen kann, durch Einführung besonderer Haftungshöchstbeträge[784] berücksichtigt.

Für die Begründung der allgemeinen Halterhaftung des § 7 StVG für Gefahrguttransporte müssen weiterhin alle haftungsbegründenden Voraussetzungen vorliegen.[785] Nach § 7 Abs. 1 StVG haftet der Halter für Personen- und Sachschäden, die beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Kfz-Anhängers entstehen.

a) Gefährdungshaftung

Die Halterhaftung des § 7 StVG knüpft allein an die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs an und ist somit eine vom Verschulden des Halters unabhängige Gefährdungshaftung.[786] Diese Gefährdungshaftung beruht auf dem Gedanken, dass derjenige, der durch den Betrieb seines Kraftfahrzeugs eine besondere Gefahrenquelle schafft, für die daraus notwendig hervorgehenden, auch bei aller Sorgfalt unvermeidbaren Schädigungen einzustehen hat.[787]

b) Kraftfahrzeug

Unter den Begriff des Kraftfahrzeugs fallen nach § 1 Abs. 2 StVG alle Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.[788] Seit der Neufassung des § 7 StVG durch das 2. SchadÄndG[789] werden auch Anhänger, die dazu bestimmt sind, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden (Kfz-Anhänger), ausdrücklich in die Halterhaftung einbezogen. LKWs und Tanklastzüge fallen unproblematisch unter den Kraftfahrzeugbegriff des StVG. Die Halterhaftung des § 7 StVG erstreckt sich ferner auf ausländische Kraftfahrzeuge und deren Anhänger, wenn diese an einem Unfall in Deutschland beteiligt sind.[790]

c) Halter

---

[783] BGBl. 2002 I, S. 2674 ff.

[784] § 12 a StVG.

[785] BT-Drucks. 14/7752, S. 33.

[786] Kuckuk/Werny-Kuckuk, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 1; Krumme-Steffen, Straßenverkehrsgesetz, § 7 StVG, Rn. 1; LG München, DAR, 188 (190).

[787] OLG Nürnberg, VersR 1978, 1174 (1175).

[788] Eine für Gefahrguttransporte nicht relevante Ausnahme enthält § 8 Nr. 1 StVG für Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

[789] BGBl. 2002 I, S. 2674 (2675).

[790] Dies ergibt sich aus der Tatortregel des Art. 40 Abs. 1 EGBGB; Dazu auch BGH 23, 65.

Haftpflichtsubjekt ist der Kraftfahrzeughalter. Halter im Sinne des StVG ist, wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung gebraucht, nämlich die Kosten bestreitet und die Verwendungsnutzungen zieht, und wer tatsächlich, vornehmlich, wirtschaftlich über die Fahrzeugbenutzung (als Gefahrenquelle) so bestimmen kann, wie es dem Wesen der Veranlasserhaftung entspricht.[791] Unerheblich ist dagegen, wer Eigentümer ist, wobei das Eigentum ein wichtiges Indiz für die Haltereigenschaft sein kann.[792]

d) Beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Kfz-Anhängers

Die Schäden müssen „beim Betrieb" eines Kraftfahrzeugs oder eines Kfz-Anhängers verursacht worden sein. Zu diesem in der Praxis häufig schwer abzugrenzenden Kriterium hat die Rechtsprechung eine umfangreiche Kasuistik entwickelt.[793]

Grundsätzlich ist der Begriff des Betriebs aufgrund der hohen Risiken weit zu fassen.[794] Unter Berücksichtigung des Schutzzweckes des § 7 StVG ist ein Schaden beim Betrieb eines Fahrzeugs oder Kfz-Anhängers eingetreten, wenn er durch die dem Kfz- oder Anhängerbetrieb typisch innewohnende Gefährlichkeit adäquat verursacht worden ist, wobei ein naher zeitlicher und örtlicher ursächlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs genügt.[795]

Ausgehend von diesem Grundsatz stellt die inzwischen veraltete maschinentechnische Auffassung allein darauf ab, ob der Motor das Kfz oder eine seiner Betriebseinrichtungen bewegt, unabhängig davon, ob der Betriebsvorgang im öffentlichen Verkehrsraum oder auf einem Privatgrundstück stattfindet.[796]

Sie wird durch die vorherrschende verkehrstechnische Auffassung ergänzt, nach der sich ein Kraftfahrzeug in Betrieb befindet, wenn es sich im öffentlichen Verkehrsbereich bewegt (vom Zeitpunkt der Ingangsetzung des Motors bis zum Motorstillstand) oder in verkehrsbeeinflussender Weise darin ruht (z.B. Parken auf dem Fahrbahnrand oder Seitenstreifen).[797]

---

[791] RGZ 91, 269 (270); OLG Köln, VersR 1968, 154; BGHZ 13, 351; 87, 133 (135); Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 14 m.w.N. aus der Rechtsprechung.

[792] RGZ 91, 269 (270); OLG Köln, VersR 1968, 154.

[793] Vgl. Kuckuk/Werny-Kuckuk, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 13 ff. m.w.N.; Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 6 ff. m.w.N.

[794] BGHZ 29, 163 (166); BGH, DAR 2005, 263 (264); Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 4 m.w.N. aus der Rechtsprechung.

[795] Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 4 m.w.N. aus der Rechtsprechung.

[796] RGZ 122, 270 (271 f.); 126, 333 (335 ff.); 132, 262 (264 ff.).

[797] BGHZ 29, 163 (166); KG, VersR 1978, 140 (141); OLG Köln, NJW-RR 1987, 478; OLG Düsseldorf, VersR 1987, 568; OLG Stuttgart, NZV 1993, 436; Grüneberg, NZV 2001, 109 f.; Buschbell, Münchener Anwalts Handbuch Straßenverkehrsrecht, § 23 Rn. 16.

Für Gefahrguttransporte stellt sich zusätzlich die Frage, ob ein Schaden auch dann als beim Betrieb des Kraftfahrzeugs oder des Kfz-Anhängers verursacht gilt, wenn der Schaden ausschließlich auf der Gefährlichkeit der Güter beruht, ohne dass sich eine verkehrsspezifische Gefahr ausgewirkt hat. Dies kann z.B. bei einem abgestellten Tanklastzug der Fall sein, wenn sich nur aufgrund von sommerlicher Hitze die im Tanklastzug enthaltenen Gase ausdehnen bis es zu einer Explosion kommt.[798] In derartigen Fällen, in denen sich allein die gefahrgutspezifische Gefahr realisiert, verwirklicht sich jedoch gerade nicht die Gefährlichkeit, die der gewöhnliche Betrieb eines Kraftfahrzeugs mit sich bringt (verkehrsspezifische Betriebsgefahr) und für die der Gesetzgeber die strenge Halterhaftung des § 7 StVG eingeführt hat. Die Modifizierung der allgemeinen Halterhaftung für Gefahrguttransporte durch das 2. SchadÄndG enthält lediglich eine Erhöhung der Haftungshöchstbeträge. Es wird also bei Gefahrguttransportunfällen weiterhin an die allgemeine Halterhaftung angeknüpft, so dass alle haftungsbegründenden Voraussetzungen des § 7 StVG – insbesondere auch die verkehrsspezifische Betriebsgefahr – vorliegen müssen.[799] Eine Haftung nach § 7 StVG scheidet also in Fällen, in denen sich allein die gefahrgutspezifische Gefahr realisiert hat, aus.

Bereits die ältere Rechtsprechung hat sich zu Fällen geäußert, die Gefahrguttransportunfällen ähnlichen Komponenten aufweisen. Ist beispielsweise durch das Leck eines Tankwagens Öl auf der Straße ausgelaufen[800] oder die Straßenoberfläche verkehrsgefährdend verschmutzt worden[801], so dass andere Fahrzeuge ins Schleudern geraten, oder ist die Ladung herab gefallen[802] und behindert den Verkehr oder wurde der Unfall durch die Erschütterung der Ladung hervorgerufen[803], hat die Rechtsprechung eine verkehrsspezifische Gefahr bejaht. Für die Bejahung des Merkmals „beim Betrieb“ und damit der Halterhaftung nach § 7 StVG muss somit eine verkehrsspezifische Gefahr zumindest mitursächlich geworden sein.[804] In den meisten Gefahrguttransportunfällen wird sich ohnehin eine verkehrsspezifische Gefahr mitverwirklicht haben.

Auch das unmittelbare Be- und Entladen der Güter als Teil der Beförderung werden vom Betriebsbegriff erfasst.[805] Ferner muss zwischen dem Kfz- oder An-

---

[798] Im Fall des Tanklastzugunglücks auf dem Campingplatz „Los Alfaques“ in Spanien 1978 kam noch eine verkehrsspezifische Gefahr (geplatzter Reifen) hinzu. Aber auch das bloße Abstellen des überfüllten Tanklastzugs hätte zu einer Explosion führen können, da sich Propylengas nachweislich bei großer Hitze ausdehnt.

[799] Vgl. BT-Drucks. 14/7752, S. 33.

[800] OLG Köln, VersR 1983, 287; OLG Düsseldorf, MDR 1968, 669 f.

[801] BGH, NJW 1982, 2669.

[802] LG Mainz, VersR 1974, 916; BGH, NJW 1964, 411 f.

[803] Wussow-Baur, Unfallhaftpflichtrecht, Kap. 17 Rn. 22; vgl. RG 160, 129 (132).

[804] So bereits zur alten Fassung des StVG auch Bremer, S. 107 f. und Stör, S. 79.

[805] BGH, VersR 1965, 1149 (1150); BGHZ 71, 212 (215); BGH, NJW 1978, 1582 (1583); Tschernitschek, NJW 1980, 205 (208). Zur Abgrenzung zu zusätzlichen Be- und Entladearbeiten mit Hilfe des Kfz Tschernitschek, NJW 1980, 205 (208); zusammenfassend Bremer, S. 109 ff.

hängerbetrieb und dem Schaden ein rechtlicher Zurechnungszusammenhang bestehen.[806]

e) Haftungsausschluss und Mitverschulden

Der Halter ist nach § 7 Abs. 2 StVG von seiner Haftung befreit, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird. Das Ausschlusskriterium der höheren Gewalt wurde durch das 2. SchadÄndG[807] eingeführt und löste den bis dahin geltenden Haftungsausschluss des unabwendbaren Ereignisses ab. Durch Einführung des engeren Ausschlusskriteriums der höheren Gewalt wird die Gefährdungshaftung des Halters ausgedehnt, so dass nur solche Risiken von der Haftung ausgeschlossen sind, die mit dem Kfz- oder Anhängerbetrieb nichts zu tun haben.[808]

Unter dem Begriff „höhere Gewalt" versteht man ein außergewöhnliches, betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter betriebsfremder Personen herbeigeführtes und nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbares Ereignis, das mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch nach den Umständen äußerste, vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet werden kann und das auch nicht im Hinblick auf seine Häufigkeit in Kauf genommen zu werden braucht.[809] Die Beweislast für die den Haftungsausschluss wegen höherer Gewalt begründenden Tatsachen trifft den Halter.[810]

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, ist dieser nach § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB ausgleichspflichtig.

Bei Diebstahl, Unterschlagung und unbefugtem Gebrauch ist die unbefugte Person nach § 7 Abs. 3 S. 1 StVG zum Ersatz des Schadens anstelle des Halters verpflichtet. Hat allerdings in einem solchen Falle der Halter durch sein Verschulden die Benutzung des Fahrzeugs ermöglicht, haftet er neben der unbefugten Person.

f) Haftungsumfang

Der Halter haftet nach § 7 Abs. 1 StVG für Personen- und Sachschäden. Der Umfang der Ersatzpflicht bei Tötung bestimmt sich nach § 10 StVG, bei Körperverletzung nach § 11 StVG.[811]

---

[806] Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 10.
[807] BGBl. 2002 I, 2674 (2675 ff).
[808] Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 31 f.
[809] Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 32 m.w.N. aus der Rechtsprechung und einigen Beispielen.
[810] Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 33.
[811] Im Einzelnen siehe Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 10 StVG Rn. 3 ff.; § 11 StVG Rn. 1 ff.

Im Fall der Tötung sind nach § 10 Abs. 1 StVG die Kosten einer versuchten Heilung, die durch Krankheit erlittenen Vermögensnachteile (z.B. Verdienstausfall) sowie die Beerdigungskosten zu ersetzen. Ferner stehen nach § 10 Abs. 2 StVG allen Personen, denen der Getötete kraft Gesetzes im Zeitpunkt der Tötung unterhaltspflichtig war oder werden konnte, Ersatzansprüche entsprechend der mutmaßlichen Lebensdauer und Erwerbsfähigkeit des Getöteten zu, wobei § 10 Abs. 2 S. 2 StVG ausdrücklich klarstellt, dass sich die Ersatzpflicht auch auf ungeborene, aber bereits gezeugte Nachkommen bezieht.

Im Fall der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit ist nach § 11 S. 1 StVG Ersatz für Heilungskosten sowie für die durch die Verletzung erlittenen Vermögensnachteile (insbesondere zeitweiliger oder dauernder Verdienstausfall) zu leisten. Der künftige Schadensersatz wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten sowie Unterhaltszahlungen ist in Form einer Geldrente zu leisten, § 13 Abs. 1 StVG.[812] Überdies wird in dem durch das 2. SchadÄndG eingefügten § 11 S. 2 StVG nun ausdrücklich klargestellt, dass die Gefährdungshaftung des StVG auch Ansprüche auf Schmerzensgeld umfasst.

Ferner sind die durch Zerstörung oder Beschädigung entstandenen Sachschäden (z.B. Reparaturkosten) zu ersetzen, ebenso wie deren Folgeschäden (z.B. Abschlepp-kosten, Mietwagenkosten).[813]

Von der Haftung des Halters ausdrücklich ausgenommen sind Schäden von Personen, die beim Betrieb des Kraftfahrzeugs oder Anhängers tätig sind, sowie Schäden an beförderten Sachen, § 8 Nr. 2 und 3 StVG. Dabei ist der Grund der Tätigkeit (entgeltlich oder unentgeltlich, vertraglich oder außervertraglich) der beim Betrieb freiwillig tätigen Personen unerheblich.[814]

g) Beschränkung der Halterhaftung durch Höchstbeträge

Die Gefährdungshaftung des Halters wird durch Höchstbeträge beschränkt. Im Hinblick auf das zusätzliche Risiko, das bei Gefahrguttransporten durch die beförderten gefährlichen Güter besteht und welches umfänglichere Schäden zur Folge haben kann, als dies bei der Verwirklichung der normalen Betriebsgefahr des allgemeinen Straßenverkehrs der Fall wäre, wurde im Zuge des 2. SchadÄndG ein neuer § 12 a StVG eingefügt, der eine Erhöhung der Haftungshöchstsummen für Gefahrguttransporte vorsieht.[815] Durch Umsetzung der 5. Kraftfahrzeug-

[812] Die Vorschriften des § 843 Abs. 2 bis 4 BGB finden nach § 13 Abs. 2 StVG entsprechende Anwendung.
[813] Ausführlich Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 12 StVG Rn. 4 ff.; Kuckuk/Werny-Kuckuk, Straßenverkehrsrecht, § 7 StVG Rn. 53 ff.
[814] Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 8 StVG Rn. 4.
[815] BT-Drucks. 14/7752, S. 7 und 33.

Haftpflicht-versicherungs-Richtlinie, wurden diese Haftungshöchstsummen ein weiteres Mal angehoben.[816]

Die Anwendung der Haftungshöchstbeträge des § 12 a StVG setzt allerdings voraus, dass der Schaden durch die die Gefährlichkeit der beförderten Güter begründenden Eigenschaften verursacht worden ist, § 12 a Abs. 1 S. 1 letzter HS StVG. Es muss sich also die besondere Gefährlichkeit des beförderten Gutes in dem Schaden realisiert haben. Ist der Schaden nur durch die gewöhnliche Betriebsgefahr verursacht worden, beschränkt sich die Halterhaftung auch bei Gefahrguttransporten auf die in § 12 StVG bestimmten allgemeinen Höchstsummen.[817]

aa) Gefährliche Güter i.S.d. Straßenverkehrsgesetzes

Unter den Begriff „gefährliche Güter" im Sinne des StVG fallen nach § 12 a Abs. 2 StVG alle Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung auf der Straße nach den Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der jeweils geltenden Fassung verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist.

bb) Haftungshöchstbeträge

Bei der Bestimmung der Haftungshöchstgrenzen für Gefahrguttransporte wird zwischen Personen- und Sachschäden differenziert. Im Fall der Tötung oder Verletzung eines oder mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis haftet der Halter nach § 12 a Abs. 1 S. 1 Nr. 1 StVG bis zu einem Betrag von insgesamt zehn Millionen Euro. Die Haftungshöchstbeträge für Personenschäden durch Gefahrguttransporte sind also doppelt so hoch wie die allgemeinen Haftungshöchstgrenzen nach § 12 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 StVG.

Bei der summenmäßigen Htungsbeschränkung für Sachschäden ist zwischen Schäden an unbeweglichen Sachen und Schäden an beweglichen Sachen zu unterscheiden. Bei der gefahrgutbedingten Beschädigung unbeweglicher Sachen wird nach § 12 a Abs. 1 S. 1 Nr. 2 StVG bis zu einem Betrag von zehn Millionen Euro gehaftet. Hintergrund dieser Neuregelung war die Tatsache, dass Gefahrgutunfälle verstärkt zu Schäden an unbeweglichen Sachen führen können, insbesondere durch Kontaminierung des Bodens, der Gewässer oder gar des Grundwassers durch auslaufende Chemikalien etc.; derartige Umweltschäden nehmen schnell ein

[816] BT-Drucks. 16/5551, S. 18 f.

[817] Vgl. Böhme/Biela, Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden, Kapitel 1 Rn. 75.

erhebliches Ausmaß an, welches die Anhebung der Haftungshöchstbeträge für Schäden an unbeweglichen Sachen um das Zehnfache rechtfertigt.[818]

Werden jedoch trotz gefahrgutbedingter Schädigung keine unbeweglichen Sachen beschädigt, bleibt es bei der allgemeinen Haftungshöchstgrenze für Sachschäden nach § 12 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 StVG. Dies ergibt sich aus § 12 a Abs. 1 S. 2 StVG.[819] Bei der gefahrgutbedingten Schädigung beweglicher Sachen haftet der Halter somit nur bis zu einem Betrag von einer Million Euro.Übersteigen die ersatzpflichtigen Schäden den Haftungshöchstbetrag, werden die einzelnen Schadensersatzansprüche in dem Verhältnis, in welchem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht, gekürzt, § 12 a Abs. 5 i.V.m. § 12 Abs. 2 StVG. Allerdings können neben den straßenverkehrsrechtlichen Ansprüchen auch Ansprüche aus unerlaubter Handlung (§§ 823 ff. BGB), soweit ein Verschulden des Schädigers vorliegt, in weitergehendem Umfang geltend gemacht werden, wie § 16 StVG ausdrücklich klarstellt.

cc) Ausnahmen der Geltung der höheren Haftungshöchstbeträge

Die nach § 12 a Abs. 1 StVG erhöhten Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn der Transport von gefährlichen Gütern nach den öffentlich-rechtlichen Gefahrguttransportvorschriften von den besonderen Sicherheitsanforderungen freigestellt ist oder nur begrenzte Mengen befördert werden, § 12 a Abs. 3 StVG.

Von den besonderen Haftungshöchstsummen ausgenommen sind ferner Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter innerhalb von Betrieben entstanden sind, die gefährliche Güter herstellen, be- oder verarbeiten, lagern, verwenden oder vernichten, soweit die Beförderung auf einem abgeschlossenen Gelände stattfindet, § 12 a Abs. 4 StVG.

h) Versicherungspflicht

Nach § 1 Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) ist der Halter eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers mit regelmäßigem Standort im Inland verpflichtet, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden abzuschließen und aufrechtzuerhalten, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen verwendet wird.

Diese bereits 1939 eingeführte Versicherungspflicht für Kraftfahrzeughalter wurde durch Ratifikation des Straßburger Übereinkommens vom 20. April 1959 sowie durch Umsetzung verschiedener versicherungsrechtlicher Richtlinien mehr-

---

[818] Vgl. BT-Drucks. 14/7752, S. 34; BT-Drucks. 16/5551, S. 19.

[819] BT-Drucks. 14/7752, S. 34; Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 12 a StVG Rn. 6.

fach angepasst.[820] Die in § 1 PflVG festgesetzte Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge wird durch die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung (KfzPflVV) sowie durch das Ausländer-Pflichtversicherungsgesetz (AuslPflVG) ergänzt. Nach § 1 Abs. 1 AuslPflVG erstreckt sich die Versicherungspflicht auch auf ausländische Kraftfahrzeuge. Ausnahmen von der Versicherungspflicht nach § 1 PflVG sind in § 2 PflVG geregelt.[821]

Der Versicherungsschutz einer § 1 PflVG entsprechenden Kraftfahrzeughaftpflicht-versicherung erfasst alle durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden. Dabei geht der Begriff „Gebrauch des Fahrzeugs“ über den Betriebsbegriff des § 7 StVG hinaus und umfasst alle mit der Benutzung des Fahrzeugs typischerweise verbundenen Gefahren.[822] Der Versicherungsschutz soll für jede Art von Haftung bestehen, die mit dem „Gebrauch des Fahrzeugs“ in einem unmittelbaren oder mittelbaren Zusammenhang steht.[823] Neben Ansprüchen aus § 7 StVG ist insbesondere auch die Haftung nach §§ 823 ff. BGB vom Versicherungsschutz gedeckt.[824]

Der Umfang des Versicherungsschutzes wird durch die KfzPflVV bestimmt.[825] Für den Fall, dass durch Gesetz oder gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung eine Versicherungspflicht zur Deckung der beim Transport gefährlicher Güter durch Kraftfahrzeuge verursachten Schäden begründet wird, enthält § 4 Abs. 1 S. 2 PflVG eine vorsorgliche Ermächtigung, durch Rechtsverordnungen den Umfang des notwendigen Versicherungsschutzes festzulegen. Da bisher keine Versicherungs-pflicht für Gefahrguttransporte auf der Straße besteht, wurde auch von der Verordnungsermächtigung noch kein Gebrauch gemacht.

aa) Mindestversicherungssummen

Nach der Anlage zu § 4 Abs. 2 PflVG[826] beträgt die Mindestversicherungssumme je Schadensfall für Personenschäden siebeneinhalb Millionen Euro, für Sachschä-

---

[820] Feyock/Jacobsen/Lemor-Feyock, Kraftfahrtversicherung, vor § 1 PflVG Rn. 1 f.; Feyock/Jacobsen/ Lemor-Lemor, Kraftfahrtversicherung, 1. Teil (Europa) Rn. 5 ff.

[821] Von der Versicherungspflicht ausgenommen sind die in § 2 PflVG genannten Gebietskörperschaften und juristischen Personen sowie Kraftfahrzeuge, deren Höchstgeschwindigkeit 6 km/h nicht übersteigt, selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und zulassungsfreie Anhänger.

[822] Feyock/Jacobsen/Lemor-Feyock, Kraftfahrtversicherung, § 1 PflVG Rn. 9; Römer/Langheid-Langheid, Versicherungsvertragsgesetz, § 1 PflVG Rn. 9; BGHZ 78, 52.

[823] Feyock/Jacobsen/Lemor-Feyock, Kraftfahrtversicherung, § 1 PflVG Rn. 9.

[824] Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung, § 10 AKB Rn. 66, 85 ff.

[825] Römer/Langheid-Langheid, Versicherungsvertragsgesetz, § 4 PflVG Rn. 1. Die Ermächtigungsgrundlage für die KfzPflVV findet sich in § 4 Abs. 1 S. 1 PflVG.

[826] Durch die Verordnung vom 26.05.1997 (BGBl. 1997 I, S. 1240) sind die Mindestversicherungssummen kräftig angehoben und durch eine weitere Verordnung (BGBl. 2000 I, S. 1484) an den Euro angepasst worden. Zuletzt wurden die Mindestversicherungssummen im Zuge der Umset-

den eine Million Euro und für reine Vermögensschäden 50.000 Euro. Von diesen Mindestversicherungssummen sind allein die gefahrgutbedingten Sachschäden an beweglichen Sachen bis zum Haftungshöchstbetrag gedeckt, nicht jedoch die gefahrgutbedingten Personenschäden sowie Sachschäden an unbeweglichen Sachen. In der Praxis werden jedoch seit langem freiwillig sehr viel höhere Versicherungssummen für Gefahrguttransporte auf der Straße vereinbart.[827] Dies zeigt, dass selbst die erhöhten Mindestversicherungssummen zur Deckung aus Gefahrguttransportunfällen resultierender Ansprüche noch immer zu niedrig sind.

bb) Versicherungsnachweis

Ausländische Fahrzeuge müssen nach § 1 Abs. 2 S. 1 AusfPflVG eine Bescheinigung des Versicherers über die Haftpflichtversicherung mitführen.

Für inländische Fahrzeuge ergibt sich der Versicherungsnachweis bereits aus der Zulassung, denn die Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr wird nach § 3 Abs. 1 S. 2 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)[828] nur erteilt, wenn eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht. Der Nachweis über eine entsprechende Versicherung ist bei der Zulassungsbehörde durch eine Versicherungsbestätigung zu erbringen, § 23 Abs. 1 S. 1 FZV.

cc) Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer

Der Dritte kann nach § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG den Versicherer im Rahmen der Leistungspflicht des Versicherers aus dem Versicherungsverhältnis unmittelbar in Anspruch nehmen; er hat also einen Direktanspruch gegen den Versicherer.

Der ersatzpflichtige Versicherungsnehmer und der Versicherer haften dem Geschädigten als Gesamtschuldner, § 115 Abs. 1 S. 4 VVG. Einwendungen aus dem Versicherungsvertrag können dem Anspruch des Dritten grundsätzlich nicht entgegengehalten werden, § 117 Abs. 1 VVG. Allerdings ist in diesem Fall die Haftung des Versicherers auf die gesetzlichen Mindestversicherungssummen beschränkt, § 117 Abs. 3 S. 1 VVG.

Im Falle der vorsätzlichen widerrechtlichen Herbeiführung des Versicherungsfalls durch den Versicherungsnehmer (§ 103 VVG) entfällt dagegen der Direktan-

zung der 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie erhöht (BT-Drucks. 16/5551, S. 6, 16 f.).

[827] Bereits im Jahre 1983 wurden 100 Millionen DM als Deckungssumme angeboten und später sogar eine unbegrenzte (illimité) Deckung vereinbart; Lemor, DVWG B 76, S. 175 (182); Brunn, DVWG B 149, S. 138 (142).

[828] BGBl. 2006 I, S. 988 ff.

spruch, wobei bedingter Vorsatz ausreicht.[829] Der Geschädigte kann seinen Anspruch jedoch nach § 12 Abs. 1 Nr. 3 PflVG gegen den Entschädigungsfonds geltend machen.

dd) Entschädigungsfonds

Zur Schließung bestehender Lücken im wirtschaftlichen Schutz der Verkehrsopfer wurde ein Entschädigungsfonds[830] für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen eingerichtet.[831] Gegen diesen Entschädigungsfonds kann der Geschädigte seine Ersatzansprüche für den Fall geltend machen, dass der Schaden durch ein nicht identifizierbares oder ein nicht versichertes Kraftfahrzeug verursacht wurde, § 12 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 2a PflVG. Ein Anspruch gegen den Entschädigungsfonds besteht ferner, wenn aufgrund vorsätzlicher und widerrechtlicher Schadensverursachung durch den Versicherungsnehmer der Versicherer keine Deckung gewährt oder über das Vermögen des leistungspflichtigen Versicherers ein Insolvenzverfahren eröffnet worden ist, § 12 Abs. 1 Nr. 3 und 4 PflVG.

Der Entschädigungsfonds ersetzt allerdings nur Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden, nicht dagegen reine Vermögensschäden.[832] Zudem ist er nach dem in § 12 Abs. 1 PflVG niedergelegten Subsidiaritätsgrundsatz nur dann leistungs-pflichtig, wenn das Verkehrsopfer seine Ansprüche nicht anderweitig zu realisieren in der Lage ist. Der Entschädigungsfonds kann nach § 12 Abs. 5 PflVG bei den Personen, für deren Schadensersatzverpflichtungen er eintritt, Rückgriff nehmen.

i) Schadensverursachung durch mehrere Kraftfahrzeuge

Wird ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht und sind die beteiligten Kraftfahrzeughalter für die entstandenen Schäden nach § 7 StVG oder § 823 Abs. 1 BGB verantwortlich, haften sie nach § 840 Abs. 1 BGB als Gesamtschuldner. Den internen Ausgleich zwischen den beteiligten Kraftfahrzeug-halter regelt im Einzelnen § 17 StVG.

j) Verjährung

[829] So zum alten Recht bereits BGH, VersR 1971, 239 (240); OLG Oldenburg, VersR 1999, 482; Langheid, VersR 1997, 348 f.

[830] Die Stellung des Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen wurde dem Verein für Verkehrsopferhilfe e.V. in Hamburg zugewiesen, § 1 Verordnung über den Entschädigungsfonds (BGBl. 1965 I, S. 2093; BGBl. 1994 I, S. 3845).

[831] BT-Drucks. IV/2252, S. 24; Weber, DAR 1987, 333.

[832] Feyock/Jacobsen/Lemor-Lemor, Kraftfahrtversicherung, § 12 PflVG Rn. 21.

Hinsichtlich der Verjährung verweist § 14 StVG auf die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (§§ 194 ff. BGB).[833]

2. Haftung des Fahrzeugführers nach § 18 StVG

Neben dem Halter kann bei Gefahrgutunfällen im Straßenverkehr auch der Kraftfahrzeug- oder Anhängerführer nach § 18 StVG zur Haftung herangezogen werden. Dieser haftet nach § 18 Abs. 1 StVG grundsätzlich nach den gleichen Voraussetzungen wie der Halter, allerdings mit dem entscheidenden Unterschied, dass er nur mangels Nachweises fehlenden Verschuldens (vermutete Verschuldenshaftung) haftet; es handelt sich also um eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast.[834] Der Fahrer muss beweisen, dass er die gewöhnliche, im Verkehr erforderliche Sorgfalt angewandt hat (§ 276 BGB).[835] Da die im Verkehr erforderliche Sorgfalt umso größere Vorsichtsmaßnahmen erfordert, je größer die Gefahr ist, der begegnet werden soll,[836] können sich die aus einem Gefahrguttransport ergebenden besonderen Umstände oder Risiken u.U. verschärfend auf die erforderliche Sorgfalt des Fahrzeugführers auswirken[837].

§ 18 Abs. 2 StVG stellt ferner durch die Verweisung auf § 16 StVG ausdrücklich klar, dass weiterhin Ansprüche aus anderen Gesetzen, wie z.B. Ansprüche aus unerlaubter Handlung (§§ 823 ff. BGB), geltend gemacht werden können.

Seit dem Änderungsgesetz vom 19.07.2002[838] haftet auch der Führer eines Anhängers nach § 18 Abs. 1 StVG für vermutetes Verschulden. Die Haftung des Anhängerführers umfasst auch die Fälle, in denen sich der Anhänger vom ziehenden Kraftfahrzeug löst oder abgestellt wird.[839]

Der Fahrzeugführer ist nach § 1 PflVG über die vom Halter abzuschließende Haftpflichtversicherung mitversichert.

Handelt es sich bei dem Fahrzeugführer um einen angestellten Lkw-Fahrer eines Transportunternehmens, haftet neben diesem der Geschäftsherr den Unfallgeschädigten nach § 831 BGB, es sei denn, er führt den Entlastungsbeweis für fehlendes Auswahl- und Überwachungsverschulden.[840] Im Verhältnis zwischen

[833] Der Wortlaut des § 14 StVG ist insoweit irreführend, als dass auf die „für unerlaubte Handlungen geltenden Verjährungsvorschriften des BGB" verwiesen wird. Durch das Schuldrechtsmodernisierungsgesetz vom 26.11.2001 (BGBl. 2001 I, S. 3138 ff.) wurde der § 852 Abs. 1 und 2 BGB a.F. jedoch gestrichen. § 14 StVG ist nunmehr als Verweisung auf die geltenden Verjährungsvorschriften §§ 194 ff. BGB zu verstehen; Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 14 StVG, Rn. 1.

[834] Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 18 StVG Rn. 1.

[835] OLG Hamm, NZV 2000, 376; OLG Karlsruhe, VersR 1982, 450 f.; genauer Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 18 StVG Rn. 4.

[836] Vgl. RGZ 147, 353 (356).

[837] Vgl. Schünemann, TranspR 1992, 53 (54).

[838] BGBl. 2002 I, S. 2674 ff.

[839] BT-Drucks. 14/8780, S. 23; Hentschel-König, Straßenverkehrsrecht, § 18 StVG Rn. 2.

[840] Zur Haftung nach § 831 BGB ausführlich unter 3. Teil A IV 3.

Geschäftsherrn und angestelltem Fahrzeugführer wird letzterer nach den Grundsätzen der gefahrgeneigten Arbeit und des innerbetrieblichen Schadensausgleichs einen Anspruch gegen seinen Arbeitgeber auf Freistellung von den gegen ihn erhobenen Ansprüchen Dritter geltend machen können.[841]

3. Haftung nach § 1 HaftpflG

a) Gefährdungshaftung

Nach § 1 Abs. 1 Haftpflichtgesetz (HaftpflG) haftet der Betriebsunternehmer für alle Personen- und Sachschäden, die beim Betrieb der Schienenbahn oder Schwebebahn entstehen. § 1 Abs. 1 HaftpflG statuiert somit eine an den Betrieb einer Schienen- oder Schwebebahn anknüpfende, vom Verschulden unabhängige Gefährdungs-haftung des Betriebsunternehmers.[842] Zur Begründung wird ähnlich wie im Straßenverkehr angeführt, dass derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft, die trotz Anwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht gänzlich beherrscht werden kann, auch bereit sein muss, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, ohne dass es darauf ankommen darf, ob im Einzelfall ein Verschulden nachweisbar ist.[843] Überdies ist der Unternehmer eines solchen Betriebs am ehesten in der Lage, die Risiken zu beurteilen und für etwaige Schadensfälle, insbesondere durch Versicherungen, vorzubeugen.[844]

b) Schienen- oder Schwebebahn

Der Begriff der „Schienen- oder Schwebebahn“ ersetzt die früheren Begriffe „Eisenbahn“ und „Straßenbahn“, und stellt klar, dass alle Arten von Bahnen von der Haftung erfasst sind.[845] Beim Transport gefährlicher Güter kommt insbesondere der Transport mit einer Schienenbahn in Betracht. Entscheidendes Merkmal der Schienenbahn ist die Bindung an Schienen (Gleise); weitere Voraussetzung ist, dass die Bahn der Beförderung von Personen oder Sachen über längere Strecken dient.[846]

---

[841] Stör, S. 83, 76; vgl. Junker, Grundkurs Arbeitsrecht, Rn. 308.

[842] Filthaut, Haftpflichtgesetz, Einleitung Rn. 2; Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 3. Auflage, § 1 HaftpflG Rn. 1.

[843] BT-Drucks. 8/108, S. 6.

[844] BT-Drucks. 8/108, S. 6.

[845] Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 5.

[846] Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 4. Auflage, § 5 Rn. 7 f.; Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 6 ff.

c) Betriebsunternehmer

Die Haftung nach § 1 HaftpflG obliegt allein dem Bahnbetriebsunternehmer. Eine besondere Haftung des Führers eines Schienenbahnfahrzeugs kennt das HaftpflG anders als das StVG (§ 18) nicht. Insofern kann man wohl schon von einer Kanalisierung der Haftung auf den Betriebsunternehmer sprechen.
Betriebsunternehmer ist, wer zur Zeit des Unfalls die tatsächliche Verfügungsgewalt über den Bahnbetrieb hat und die Bahn für eigene Rechnung betreibt.[847] Entsprechend dem Halterbegriff des StVG ist auch bei der Bestimmung des Betriebsunternehmers das Eigentum an den Bahnanlagen und den übrigen Betriebsmitteln lediglich ein Indiz für die Unternehmereigenschaft.[848]

Für den das Bundesgebiet überschreitenden Eisenbahnverkehr ist hinsichtlich der Bestimmung des Betriebsunternehmers die Strecke maßgebend, auf der sich der Unfall ereignet hat.[849]

d) Beim Betrieb der Bahn

Die Schäden müssen „beim Betrieb" der Schienen- oder Schwebebahn entstehen. Der Betriebsbegriff im Sinne des HaftpflG deckt sich nicht vollständig mit dem des § 7 StVG.[850] Er umfasst alle technischen Betriebsvorgänge, die unmittelbar zur Beförderung von Personen oder Sachen dienen einschließlich der sie unmittelbar vorbereitenden oder abschließenden Handlungen.[851] Dazu gehören neben der eigentlichen Beförderungstätigkeit, dem vorübergehenden Anhalten sowie dem Be- und Entladen von Gütern, wenn die Waggons dabei in Bewegung sind (Betrieb im engeren Sinne), auch die Vorgänge, die der Vorbereitung oder dem Abschluss der Beförderung dienen (Betrieb im weiteren Sinne).[852] Entscheidend ist der kausale Zu-sammenhang des Unfalls mit einer bestimmten Betriebshandlung oder -einrichtung und den damit verbundenen typischen Gefahren, wobei es genügt, dass der Bahnbetrieb eine der mitwirkenden Ursachen war.[853]

Bei Unfällen, die sich während der Beförderung selbst ereignen, wird ein Zusammenhang mit einer für den Bahnbetrieb spezifischen Gefahr stets angenommen.[854] Diese Annahme kommt auch denjenigen zugute, die durch einen Unfall geschädigt wurden, bei dem sich überwiegend die gefahrgutspezifische Gefahr verwirklicht hat.

---

[847] Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 4. Auflage, § 5 Rn. 17 m.w.N. aus der Rechtsprechung; Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 30, 32.
[848] Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 31.
[849] Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 45 mit weiteren Ausführungen.
[850] Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 3. Auflage, § 1 HaftpflG Rn. 5.
[851] Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 4. Auflage, § 5 Rn. 10.
[852] Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 69 ff.
[853] Vgl. Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 68; vgl. Wussow-Rüge, Unfallhaftpflichtrecht, Kap. 15 Rn. 13 f.
[854] Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 68 m.w.N. aus der Rechtsprechung.

Ein betrieblicher Zusammenhang i.S.d. HaftpflG ist dagegen – anders als nach dem StVG – grundsätzlich zu verneinen, wenn stillstehende Waggons be- oder entladen werden.[855] Der gerade für Gefahrguttransporte entscheidende Moment des Be- und Entladens fällt also grundsätzlich nicht unter den Betriebsbegriff und unterliegt somit auch nicht der Gefährdungshaftung des § 1 HaftpflG. Wird jedoch nachgewiesen, dass ein Zusammenhang zwischen dem Unfall und einer dem Bahnbetrieb eigentümlichen Gefahr gegeben ist, kann ausnahmsweise auch das Be- und Entladen stillstehender Waggons eine Haftung nach § 1 HaftpflG begründen.[856]

e) Haftungsausschluss und Mitverschulden

Nach § 1 Abs. 2 HaftpflG ist die Gefährdungshaftung des Bahnbetriebsunternehmers nur dann ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wurde.[857] Der Begriff der höheren Gewalt entspricht dem des § 7 StVG.[858]

Die Ersatzpflicht ist ferner nach § 1 Abs. 3 HaftpflG ausgeschlossen, wenn eine zur Aufbewahrung angenommene Sache oder eine beförderte Sache beschädigt wird, es sei denn, dass ein Fahrgast sie an sich trägt oder mit sich führt.

Trifft den Geschädigten an der Entstehung des Schadens ein Verschulden, so gilt nach § 4 HaftpflG § 254 BGB.

f) Haftungsumfang

Der Betriebsunternehmer haftet ebenso wie der Kfz-Halter für Personen- und Sachschäden, § 1 Abs. 1 HaftpflG. Der Umfang der Haftung für Personenschäden ergibt sich aus den §§ 5, 6 und 8 HaftpflG, die inhaltlich und nahezu wörtlich mit den entsprechenden Vorschriften des StVG (§§ 10, 11 und 13) übereinstimmen,[859] so dass auf die Ausführungen dazu verwiesen werden kann[860]. Neu ist auch hier, dass durch Einfügung des § 6 S. 2 HaftpflG im Zuge des 2. SchadÄndG Ansprüche auf Schmerzensgeld ausdrücklich ersatzfähig sind.[861]

Der Haftungsumfang für die durch Zerstörung oder Beschädigung entstandenen Sachschäden und deren Folgeschäden ist anders als der für Personenschäden

[855] Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 120 m.w.N. aus der Rechtsprechung.
[856] Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 120.
[857] In Anpassung an das StVG ist mit dem Inkrafttreten des 2. SchadÄndG vom 19.07.2002 der Haftungsausschlussgrund des unabwendbaren Ereignisses entfallen (BT-Drucks. 14/7752, S. 7 und 35).
[858] Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 158 f.
[859] Im Einzelnen siehe die Kommentierungen von Filthaut, Haftpflichtgesetz, §§ 5, 6 und 8 HaftpflG Rn. 1 ff.
[860] Siehe 3. Teil A I 1 f).
[861] BT-Drucks. 14/7752, S. 35.

nicht im HaftpflG selbst geregelt, sondern bestimmt sich nach den Vorschriften der §§ 249 ff. BGB.[862]

g) Haftungsbeschränkung durch Höchstbeträge

Die Haftung des Betriebsunternehmers ist ebenso wie die des Kfz-Halters auf bestimmte Höchstbeträge (§§ 9 und 10 HaftpflG) beschränkt. Eine § 12 a StVG entsprechende Regelung, die besondere Haftungshöchstsummen für Gefahrguttransporte vorsieht, enthält das HaftplfG jedoch auch nach Änderung durch das 2. SchadÄndG nicht. Allerdings wurden durch das 2. SchadÄndG die zuletzt 1977 geänderten Haftungshöchstbeträge unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung und des neu einführten Schmerzensgeldanspruchs deutlich erhöht und auf Euro umgestellt.[863]

Im Fall der Tötung oder Verletzung eines Menschen haftet der Betriebsunternehmer nach § 9 HaftpflG für jede Person bis zu einem Kapitalbetrag von 600.000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 36.000 Euro. Eine zusätzliche Begrenzung für den Fall, dass bei einem Unfall mehrere Personen verletzt werden, ist im HaftpflG nicht vorgesehen. Von dem Fehlen einer solchen Regelung profitieren die Geschädigten insbesondere bei katastrophenähnlichen Unfällen mit vielen Unfallopfern.

Hinsichtlich der Haftungsgrenze für Sachschäden ist zwischen Schäden an beweglichen Sachen und Schäden an Grundstücken zu unterscheiden. Nach § 10 Abs. 1 HaftpflG wird die Haftung des Betriebsunternehmers für Sachschäden auf 300.000 Euro begrenzt, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden. Übersteigen die Ersatzansprüche aufgrund desselben Schadensereignisses die Haftungsgrenze von 300.000 Euro, verringern sich nach § 10 Abs. 2 HaftpflG die einzelnen Ansprüche in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht. Jedoch können die Geschädigten, ebenso wie auch in der Straßenverkehrshaftung, nach § 12 HaftpflG weiterhin Ansprüche aus sonstigen Recht (z.B. §§ 823 ff. BGB) geltend machen.

Die Haftungshöchstgrenze des § 10 Abs. 1 HaftpflG gilt kraft ausdrücklicher Regelung in § 10 Abs. 3 HaftpflG nicht für die Beschädigung von Grundstücken. Für Schäden an Grundstücken haftet der Betriebsunternehmer folglich unbegrenzt. Der Begriff des Grundstücks ist dem allgemeinen Bürgerlichen Recht nachgebildet und umfasst neben dem Grundstück selbst auch dessen wesentliche Bestandteile (§ 94 BGB), wie Gebäude und Bodenfrüchte.[864] Werden durch denselben Unfall sowohl ein Grundstück als auch bewegliche Sachen beschädigt,

[862] Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 1 HaftpflG Rn. 212 ff.; ausführlich § 10 HaftpflG Rn. 8 ff.
[863] BT-Drucks. 14/7752, S. 35 f.; Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 9 HaftpflG Rn. 2.
[864] Filthaut, Haftpflichtgesetz, § 10 HaftpflG Rn. 3; BGHZ 20, 85 (87).

werden die Grundstücksschäden nicht auf die Haftungshöchstgrenze von 300.000 Euro angerechnet.[865]

Die unbeschränkte Haftung für Grundstücksschäden kommt gerade auch den durch Gefahrguttransporte geschädigten Unfallopfern zugute, denn Gefahrguttransport-unfälle führen neben Gebäudeschäden häufig auch zur Kontaminierung des Bodens oder gar des Grundwassers.

h) Versicherungspflicht

Anders als für Kraftfahrzeuge gab es lange Zeit für Bahnen keine bundesweite Versicherungspflicht.[866] Grund dafür war nicht die mangelnde Gefährlichkeit der Bahnen, sondern die Tatsache, dass die Bahnunternehmer sich weitgehend freiwillig versichert haben oder dass sie als Teile der öffentlichen Hand – wie insbesondere die frühere Deutsche Bundesbahn - als sog. Selbstversicherer die Haftpflichtansprüche der Geschädigten mit eigenen gesicherten Mitteln befriedigen konnten.[867]

Erst zum 31.12.1995 wurde durch die aufgrund Art. 26 Abs. 1 Nr. 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erlassene Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen vom 21.12.1995 (EBHaftpflV)[868] eine bundesweite Versicherungspflicht für Eisenbahnen eingeführt. Als Begründung wurde die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen angeführt, die seit der Neuordnung des Eisenbahnwesens aufgrund des Eisenbahnneuordnungsgesetzes und dem damit beschlossenen AEG vom 27.12.1993 nach dessen § 14 Abs. 1 erstmalig einen diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur anderer öffentlicher Eisenbahnen haben und dadurch ein einheitlicher Eisenbahnmarkt entstanden ist.[869] Die durch die Verordnung neu eingeführte Versicherungspflicht wurde drei Jahre später durch das am 01.09.1998 in Kraft getretene Gesetz zur Änderung versicherungsrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich vom 25.08.1998[870] in zwei wesentlichen Punkten geändert: Erstens wurde der Kreis der versicherungspflichtigen Unternehmen neu bestimmt, zweitens wurde der Umfang der Versicherungspflicht erweitert.

Nach § 1 Abs. 1 EBHaftplfV sind nunmehr die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle beim Betrieb einer Eisenbahn verursachten Personen- und Sachschäden bei einem dazu befugten inländischen Versicherer

[865] Vgl. BGHZ 20, 85 (87).
[866] Nur vereinzelt sah die Landesgesetzgebung eine Versicherungspflicht für Bahnen vor, so z.B. der inzwischen aufgehobene Art. 14 BayEGB. Filthaut, Haftpflichtgesetz, Einleitung Rn. 14; Filthaut, NZV 1999, 71.
[867] Filthaut, NZV 1999, 71; vgl. BR-Drucks. 754/95, S. 5.
[868] BGBl. 1995 I, S. 2101; zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 03.08.2005, BGBl. 2005 I, S. 2270 f.
[869] BR-Drucks. 754/95, S. 6 f.; BT-Drucks. 13/10867, S. 5.
[870] BGBl. 1998 I, S. 2431.

abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Die Versicherungspflicht nach § 1 Abs. 1 EBHaftplfV gilt grundsätzlich für alle öffentlichen und nichtöffentlichen Eisenbahnen i.S.d. § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1 AEG, die in Deutschland Eisenbahnverkehrsleistungen (Beförderung von Personen oder Gütern) erbringen oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.[871] Der nach § 1 Abs. 1 HaftpflG haftende Bahnbetriebsunternehmer fällt jedenfalls unter die Versicherungspflicht nach § 1 Abs. 1 EBHaftplfV. Auch die Deutsche Bahn AG (DB) wird durch diese Regelung der Versicherungspflicht unterstellt.[872] Ebenso betrifft die Versicherungspflicht Unternehmen mit Sitz im Ausland, vorausgesetzt dass diese in Deutschland Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.[873]

Schließlich sind auch Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen nichtselbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, nach § 1 Abs. 4 S. 1 EBHaftplfV versicherungspflichtig. Dies gilt jedoch nicht für die Bundesrepublik Deutschland selbst, § 1 Abs. 4 S. 2 EBHaftplfV.

Weitere Ausnahmen zur allgemeinen Versicherungspflicht sind in § 1 Abs. 2 und Abs. 5 EBHaftplfV normiert. Danach entfällt die Versicherungspflicht für Unternehmen, die durch einen Haftpflichtschadenausgleich die gleiche Deckung erhalten, sowie für Unternehmen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, soweit sie nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur benutzen oder betreiben. Werden also beispielsweise gefährliche Güter auf einem nichtöffentlichen Fabrikgelände mittels Werkbahnen transportiert, fallen diese nicht unter die Versicherungspflicht. Schließlich sind auch Schäden, für die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen aus einem Frachtvertrag haftet, ausdrücklich von der Versicherungspflicht ausgenommen, § 1 Abs. 3 EBHaftplfV.

Der Umfang der Versicherungspflicht umfasst seit der Änderung durch das Gesetz vom 25.08.1998 nicht nur Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetz, sondern alle durch Unfälle beim Betrieb einer Eisenbahn verursachten Personen- und Sachschäden, unabhängig von der Anspruchsgrundlage.[874] Allerdings fallen nur die typischen Haftpflichtrisiken unter die Versicherungspflicht, die sich überdies „beim Betrieb" i.S.d. § 1 Abs. 1 HaftplfG realisiert haben müssen.[875]

Die in § 2 EBHaftplfV festgesetzte Mindestversicherungssumme in Höhe von 20 Millionen DM pro Schadensereignis wurde seit Erlass der EBHaftplfV nicht mehr erhöht. Ebenso wurde die Umstellung des Betrags auf Euro versäumt. Die Mindestversicherungssumme muss für jede Versicherungsperiode mindestens zweimal zur Verfügung stehen. Im Gegensatz zum PflVG differenziert § 2 EBHaftplfV nicht nach Schadensarten, obwohl eine gestaffelte Festsetzung der Summe nach Art und Umfang der Tätigkeit der Unternehmen sowie nach den

[871] BT-Drucks. 13/10867, S. 6.
[872] Vgl. Filthaut, NZV 1999, 71.
[873] BT-Drucks. 13/10867, S. 6.
[874] Filthaut, NZV 1999, 71 (72).
[875] Ausführlich BT-Drucks. 13/10867, S. 6 und Filthaut, NZV 1999, 71 (72 f.).

Schadensarten insbesondere im Hinblick auf die außerordentliche Spannbreite der Verkehrsleistungen der Eisenbahnen nahe gelegen hätte.[876] Von einer solchen gestaffelten Festsetzung hätten gerade auch die Geschädigten von Gefahrguttransportunfällen mit der Bahn profitiert.

Das Bestehen einer §§ 1 und 2 EBHaftplfV entsprechenden Versicherung ist von den inländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen vor Betriebsaufnahme der nach § 5 AEG zuständigen Behörde nachzuweisen, § 3 Abs. 1 EBHaftplfV. Versicherungspflichtige Unternehmen ohne Sitz im Inland müssen den Versicherungsnachweis dem Eisenbahn-Bundesamt vor Aufnahme des Verkehrs auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland erbringen, § 3 Abs. 2 EBHaftplfV.

Ein direkter Anspruch des Geschädigten gegen den Versicherer, wie ihn § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG für die Unfallopfer von Straßenverkehrsunfällen bestimmt, ist in der EBHaftplfV nicht vorgesehen.[877] Von der Einführung eines Direktanspruchs gegen den Haftpflichtversicherer der Eisenbahnverkehrsunternehmen hat man vermutlich deswegen abgesehen, weil die Eisenbahnunternehmen bereits vor Einführung der Pflichtversicherung durch die EBHaftplfV vom 21.12.1995 ihren Schadensersatzverpflichtungen immer nachgekommen sind[878] und somit die Gefahr der Nichterfüllung von Schadensersatzforderungen als gering eingestuft wurde.

i) Schadensverursachung durch mehrere Haftpflichtige

Für den Fall, dass mehrere Haftpflichtige einem Dritten nach § 1 HaftpflG zum Schadensersatz verpflichtet sind und diesem nach § 840 Abs. 1 BGB als Gesamtschuldner haften, regelt § 13 HaftpflG den internen Ausgleich.

j) Verjährung

Ebenso wie das StVG verweist § 11 HaftpflG hinsichtlich der Verjährung auf die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (§§ 194 ff. BGB).

4. Haftung nach dem Binnenschifffahrtsrecht

a) Haftungssituation

[876] Filthaut, NZV 1999, 71 (72).

[877] Nur in den speziellen, für Gefahrguttransporte nicht relevanten, Fällen des § 1 Abs. 2 Nr. 2 c) EBHaftpflV (selbstschuldnerische Bürgschaft einer Gebietskörperschaft), wird ein Direktanspruch gegen die Gebietskörperschaft gewährt.

[878] Vgl. BR-Drucks. 754/95, S. 6.

Im Gegensatz zu den speziellen Haftungsvorschriften für den Landfrachtverkehr kennt das Binnenschifffahrtsrecht keine Gefährdungshaftung für Drittschäden, die durch den Betrieb eines Binnenschiffes verursacht werden. Dementsprechend sind beim Transport gefährlicher Güter mit Binnenschiffen grundsätzlich die allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Haftungsvorschriften anzuwenden.[879] Als Haftungsadressaten kommen alle Personen in Betracht, die mit dem Transport in Berührung kommen, wie z.B. der Schiffseigner, der Schiffsführer, die Schiffsbesatzung sowie der Absender oder Empfänger der Ladung, die bei eigenem Verschulden nach §§ 823 ff. BGB grundsätzlich unbeschränkt haften.[880]

Für den Schiffseigner bestimmt § 3 Abs. 1 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (BinSchG) eine zusätzliche (adjektizische) Haftung.[881] Denn nach § 3 Abs. 1 BinSchG ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Voraussetzung für die Haftung nach § 3 BinSchG ist nicht nur ein Verschulden eines Besatzungsmitglieds, sondern das Bestehen eines Anspruchs gegen diesen aufgrund seines Verschuldens.[882] Der Schiffseigner haftet also für fremdes Verschulden und dementsprechend ohne Exkulpationsmöglichkeit.[883] Mit der zusätzlichen, gesamtschuldnerischen Haftung des Schiffseigners zu der des Besatzungsmitglieds wollte man dem Geschädigten einen zahlungskräftigen Zweitschuldner verschaffen.[884] Für eigenes Verschulden haftet der Schiffseigner weiterhin nach §§ 823 ff. BGB.[885]

Schiffseigner ist nach der Legaldefinition in § 1 BinSchG der Eigentümer eines zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes. Außerdem wird nach § 2 Abs. 1 BinSchG auch derjenige, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, Dritten gegenüber als Schiffseigner angesehen. Dieser sogenannte Ausrüster haftet folglich auch nach § 3 Abs. 1 BinSchG.

Zur Schiffsbesatzung gehören neben dem Schiffer[886] und der Schiffsmannschaft[887] auch alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen, § 3 Abs. 2 BinSchG. Ebenso zählt der Vertragslotse zur Schiffsbesatzung, nicht

[879] Zur Haftung nach §§ 823 ff. BGB siehe 3. Teil A IV.
[880] Zur Beschränkung der Haftung siehe 3. Teil A I 4 b).
[881] BGHZ 26, 152 (157f.); Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsrecht, § 3 BinSchG Rn. 2.
[882] BGHZ 26, 152 (157); Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsrecht, § 3 BinSchG Rn. 2.
[883] Bauer, in: FS für Stimpel, S. 979 (980).
[884] BGHZ 26, 152 (157f.).
[885] Vgl. Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsrecht, § 3 BinSchG Rn. 7.
[886] Nach § 7 Abs. 1 BinSchG ist der Schiffer der Führer des Schiffes.
[887] Der Begriff der Schiffsmannschaft wird in § 21 Abs. 1 BinSchG ausführlich bestimmt.

jedoch der Zwangslotse, der für sein Verschulden selbst haftet, da er dem Schiffseigner kraft öffentlich-rechtlicher Bestimmung aufgezwungen wird.[888]

Der Schaden muss schließlich „in Ausführung von Dienstverrichtungen“ verursacht worden sein. Dazu zählen alle mit der Verwendung des Schiffes zur Schifffahrt unmittelbar zusammenhängenden Tätigkeiten einschließlich der Lade- und Löschvorgänge sowie die Beachtung gesetzlicher Verpflichtungen.[889]

b) Haftungsbeschränkung

Die Vorschriften über die Haftungsbeschränkung im BinSchG wurden im Jahr 1998 in Anlehnung an das Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)[890] reformiert.[891] Damit einhergehend wurde das System der dinglich-beschränkten Haftung des Schiffseigners auf Schiff und Fracht (§ 4 BinSchG a.F.) aufgegeben und durch das System der persönlichen, jedoch summenmäßig beschränkten Haftung abgelöst.[892]

Für Ansprüche wegen Schäden, die Dritten durch die Beförderung gefährlicher Güter entstanden sind, sieht § 5h BinSchG besondere Haftungshöchstbeträge vor. Die Haftung für Ansprüche wegen Gefahrgutschäden ist somit nicht von der Haftungsbeschränkung ausgenommen. Das Recht zur Haftungsbeschränkung gilt nach § 4 Abs. 1 BinSchG für Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes[893] oder mit einer Bergung einschließlich einer Wrackbeseitigung eingetreten sind, sowie für Ansprüche aus Wrackbeseitigung. Diese Ansprüche werden in § 4 Abs. 2 bis 4 BinSchG näher bestimmt.

Ferner stellt § 4 Abs. 1 S. 2 BinSchG entsprechend seinem Vorbild aus der CLNI (Art. 2 Abs. 1 und 2) klar, dass der Schiffseigner seine Haftung für alle wegen der genannten Schäden gegen ihn gerichteten Ansprüche beschränken kann, unabhängig davon, wie sie rechtlich einzuordnen sind und ob sie aufgrund eines Vertrages oder sonst wie als Rückgriffs- oder Entschädigungsanspruch geltend gemacht werden. Auf diese Weise soll der Schiffseigner davor geschützt werden, dass Gläubiger die Haftungsbeschränkung unterlaufen, indem sie einen anderen Haftpflichtigen, der seine Haftung nicht beschränken kann, in Anspruch nehmen,

---

888 Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsrecht, § 3 BinSchG Rn. 13; vgl. auch Rabe, Seehandelsrecht, § 485 HGB Rn. 3.

889 Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsrecht, § 3 BinSchG Rn. 23.

890 Die Abkürzung CLNI leitet sich aus dem Titel der französischen Fassung ab: Convention des Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure.

891 BT-Drucks. 13/11031, S. 1 ff.

892 BT-Drucks. 13/11031, S. 30.

893 Der „Betrieb“ eines Binnenschiffes ist entsprechend dem „Betrieb“ eines Seeschiffes zu verstehen. Siehe dazu die Ausführungen unter 3. Teil A I 5 b) aa).

der dann seinerseits unbeschränkt Regress nimmt.[894] Die Haftungsbeschränkung gilt somit auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung gegen den Schiffseigner.

Von der Haftungsbeschränkung ausdrücklich ausgenommen sind dagegen Ansprüche aus § 22 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und weitere in § 5 BinSchG aufgeführte Ansprüche. Auf das Recht zur Haftungsbeschränkung können sich neben dem Schiffseigner auch der Eigentümer, Charterer und Ausrüster des Schiffes sowie der Berger berufen, § 5c Abs. 1 BinSchG.

aa) Haftungshöchstbeträge

Die für Gefahrguttransportschäden maßgeblichen Haftungshöchstbeträge belaufen sich nach § 5h Abs. 2 BinSchG für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden auf das Dreifache der Beträge, die nach den §§ 5e und 5f BinSchG für sonstige Ansprüche wegen Personen- und Sachschäden vorgesehen sind.

§ 5e BinSchG bestimmt die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Personenschäden – mit Ausnahme der Personenersatzansprüche von Reisenden – und unterscheidet dabei nach dem verwendeten Schiffstyp. Hinsichtlich des Transports gefährlicher Güter kommt der in § 5e Abs. 1 Nr. 2 BinSchG vorgesehene Haftungshöchstbetrag für Güterschiffe in Betracht. Der Haftungshöchstbetrag für Güterschiffe berechnet sich nach deren Tragfähigkeit und Antriebskraft.

Nach § 5e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 5h Abs. 2 Nr. 1 BinSchG sind für Schiffe, die der Beförderung von gefährlichen Güter dienen, 600 Sonderziehungsrechte (SZR)[895] pro Tonne Tragfähigkeit des Schiffes anzusetzen, bei Schiffen mit eigener Antriebskraft vermehrt um 2.100 SZR pro Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen.

Für Schubboote, die starr mit einem oder mehreren Schubleichtern zu einem Schubverband verbunden sind, und für Schiffe mit eigener Antriebskraft, die mit einem oder mehreren Schiffen fest gekoppelt sind, erhöht sich der Haftungshöchstbetrag nach § 5e Abs. 2, 3 i.V.m. § 5h Abs. 2 BinSchG entsprechend.

Die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Sachschäden und aus Wrackbeseitigung betragen nach § 5f Abs. 1 und § 5j BinSchG grundsätzlich die Hälfte der nach § 5e BinSchG maßgebenden Haftungshöchstbeträge: für Güterschiffe somit 100 SZR je Tonne Tragfähigkeit, vermehrt um 350 SZR je Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen bei Schiffen mit eigener Antriebskraft. Für Ansprüche wegen Sachschäden, die durch gefährliche Güter verursacht wur-

[894] BT-Drucks. 13/8446, S. 19 f.

[895] Die für die Haftungshöchstbeträge maßgebliche Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds, § 5l BinSchG. Die Umrechung in Euro erfolgt nach § 5l BinSchG.

den, verdreifacht sich jedoch nach § 5h Abs. 2 Nr. 2 BinSchG der Haftungshöchstbetrag auf 300 SZR pro Tonne Tragfähigkeit und 1.050 SZR pro Kilowatt Leistungsfähigkeit der Antriebsmaschinen bei Schiffen mit eigener Antriebskraft.

Für den Fall, dass mehrere Ansprüche wegen Sachschäden miteinander konkurrieren, räumt § 5h Abs. 3 BinSchG Ansprüchen wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen den Vorrang vor sonstigen Sachschadenansprüchen ein.

Reicht dagegen der für Personenschäden vorgesehene Haftungshöchstbetrag zur vollen Befriedigung dieser Ansprüche nicht aus, steht nach § 5h Abs. 4 BinSchG der für Sachschäden vorgesehene Haftungshöchstbetrag auch zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche wegen Personenschäden zur Verfügung, wobei die Restansprüche wegen Personenschäden den gleichen Rang wie die Ansprüche wegen Sachschäden haben. Der Vorrang der in § 5h Abs. 3 BinSchG bestimmten Sachschäden scheidet somit bis zur vollständigen Befriedigung der Ansprüche wegen Personenschäden aus.

Zusätzlich bestimmt § 5h Abs. 2 BinSchG für durch gefährliche Güter verursachte Personen- und Sachschäden einen Mindestbetrag von jeweils 5 Millionen SZR. Dieser Betrag entspricht in etwa dem Betrag, der im Jahre 1998 auf dem deutschen Versicherungsmarkt als Haftpflichtdeckung für Personen- und Sachschäden angeboten wurde.[896] Ziel des Mindestbetrages ist es zu verhindern, dass der bei einem Gefahrgutunfall mit einem kleinen Schiff geschädigte Gläubiger unzureichend Ersatz erlangt.[897]

„Gefährliche Güter“ i.S.d. § 5h BinSchG sind die der Anlage A zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) in der jeweils in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft gesetzten Fassung, § 5h Abs. 1 S. 3 BinSchG.

Wird ein Berger i.S.v. § 5c Abs. 1 Nr. 2 BinSchG oder ein an Bord tätiger Lotse in Anspruch genommen, bestimmt § 5i BinSchG abweichend von § 5h BinSchG besondere Haftungshöchstsummen: Für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche wegen Personenschäden kann dieser seine Haftung auf 200.000 SZR beschränken, für Ansprüche wegen Sachschäden auf 100.000 SZR.

bb) Verfahren der Haftungsbeschränkung

Die Haftungsbeschränkung kann nach § 5b Abs. 2 BinSchG entweder durch Errichtung eines Haftungsfonds nach der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung (SVertO) oder durch Errichtung eines Fonds nach dem Recht eines anderen Vertragsstaates des Straßburger Übereinkommens (CLNI) bewirkt werden. Wird

[896] BT-Drucks. 13/11031, S. 31. Zur Versicherungssituation siehe 3. Teil A I 4 c).
[897] BT-Drucks. 13/11031, S. 31.

von der ersten Alternative Gebrauch gemacht, finden die Vorschriften über das Binnenschifffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren (§§ 34 ff. SVertO) Anwendung.

Danach vollzieht sich die Haftungsbeschränkung in der Weise, dass der Schuldner bei einem Gericht die Festsetzung der Haftungssumme beantragt, nach deren Einzahlung das Gericht das Verfahren eröffnet. Mit Eröffnung des Verteilungsverfahrens werden Zivilprozesse und Zwangsvollstreckungen wegen der Ansprüche, für die die Haftung beschränkt werden kann, unzulässig. Die Gläubiger werden nach dem Aufgebot in einem konkursähnlichen Verfahren befriedigt.

Nach § 5b Abs. 3 BinSchG kann das Recht zur Haftungsbeschränkung schließlich auch – ohne Errichtung eines Fonds – im Wege der Einrede geltend gemacht werden. Die geltend gemachte Einrede entfaltet jedoch nur Wirkung zugunsten des die Einrede erhebenden Schuldners, nicht aber zugunsten anderer Schuldner. Die Vorschriften der Schifffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung sind entsprechend anzuwenden.

cc) Unbeschränkte Haftung

Ausnahmsweise haftet der Schiffseigner nach § 5 b Abs. 1 BinSchG unbeschränkt, wenn er den Schaden selbst absichtlich oder bewusst leichtfertig herbeigeführt hat.[898] Das Verschulden eines Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen des Schiffseigners genügt dagegen – anders als nach der entsprechenden Regelung in der CRTD - nicht, um diesem das Privileg der Haftungsbeschränkung zu nehmen.[899]

c) Versicherungssituation

Da das Binnenschifffahrtsrecht keine Gefährdungshaftung für Drittschäden kennt, besteht auch keine gesetzliche Verpflichtung, derartige Schäden zu versichern.

Auf dem Versicherungsmarkt gibt es bislang keine Versicherung, die Versicherungsschutz speziell für die Haftung beim Transport gefährlicher Güter anbietet.[900] Im Rahmen der Flusskaskoversicherung erhält der Binnenschiffseigner lediglich Versicherungsschutz für Sachschäden Dritter, die durch unmittelbare navigatorische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden sind.[901] Davon ausdrücklich ausgenommen sind jedoch

---

[898] Die aus Art. 4 CLNI übernommenen Begriffe „Absicht“ und „bewusste Leichtfertigkeit“ entsprechen den Begriffen „Vorsatz“ und „bewusste grobe Fahrlässigkeit“, vgl. BT-Drucks. 13/8446, S. 24.

[899] BT-Drucks. 13/8446, S. 24.

[900] Vgl. Brunn, DVWG B 149, S. 138 (140 ff.); vgl. Fischer, Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen (ZfB) 2004 (Nr. 5), S. 55.

[901] Personenschäden Ziffer 4.1 der „Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Flusskasko-Risiken 2000“ (AVB Flusskasko 2000).

Sachschäden von Drittpersonen, die durch das Freiwerden von flüssigen oder gasförmigen Stoffen oder Chemikalien oder durch sonstige gefährliche Güter im Sinne des § 5h Abs. 1 S. 2 BinSchG verursacht werden, Ziffer 4.7.1 AVB Flusskasko 2000. Ebenso wenig werden Personenschäden[902] oder Umweltschäden[903] i.S.d. § 1 Bundesnaturschutzgesetz vom Versicherungsschutz der Flusskasko gedeckt. Insoweit bietet die Flusskaskoversicherung für Gefahrguttransporte keinen adäquaten Versicherungsschutz.

Für den gewerblichen Fluss-, Hafen- und Binnenseeverkehr wird eine Haftpflicht-versicherung für privatrechtliche Ansprüche aus dem Halten, Besitzen und Gebrauch des Wasserfahrzeugs nach Maßgabe der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung (AHB) angeboten.[904] Im Anschluss an eine Haftpflicht-versicherung kann ferner eine Schiffsbetriebshaftpflichtversicherung für den gewerblichen Fluss-, Hafen- und Binnenseeverkehr abgeschlossen werden.[905] Für die Binnenschiffseigner von Tankschiffen besteht überdies die Möglichkeit, sich über die P&I-Clubs zu versichern.[906]

Für den Fall, dass Ansprüche für Drittschäden freiwillig versichert werden, für die auch die Haftungsbeschränkung nach §§ 4 ff. BinSchG greift, bestimmt § 5c Abs. 3 BinSchG, dass sich der Versicherer in gleichem Umfang wie der Versicherte auf die Haftungsbeschränkung berufen kann.

d) Verjährung

Nach § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG verjähren die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung oder eines Lotsen (§§ 3, 7 BinSchG) nach einem Jahr, beginnend mit dem Schluss des Jahres, in dem die Forderung fällig geworden ist (§ 117 Abs. 2 BinSchG).

Beruhen die Ansprüche gegen den Schiffseigner sowohl auf den Vorschriften des BinSchG als auch auf allgemeinen Vorschriften, unterfallen nach ständiger Rechtsprechung alle Ansprüche der kurzen Verjährung gemäß § 117 BinSchG, um eine schleunige Abwicklung der aus dem Schiffsbetrieb entspringenden Forderungen zu ermöglichen.[907] Das Schifffahrtsgericht Mainz hat ferner klargestellt, dass nach Sinn und Zweck des § 117 Abs. 1 Nr. 7 BinSchG Ansprüche aus dem Betrieb der Binnenschifffahrt auch dann der kurzen Verjährung unterliegen, wenn

---

902 Dies ergibt sich aus Ziffer 4 AVB Flusskasko 2000.
903 Ziffer 4.7.2 AVB Flusskasko 2000.
904 Brunn, DVWG B 149, S. 138 (140).
905 Brunn, DVWG B 149, S. 138 (141).
906 Genauer Brunn, DVWG B 149, S. 138 (141 f.).
907 OLG Hamm - Schiffahrtsobergericht, Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen (ZfB) 1973, S. 19.

sie nur auf allgemeinen Vorschriften gründen oder unmittelbar gegen ein Besatzungsmitglied erhoben werden, das nicht selbst Schiffseigner ist.[908]

5. Haftung nach dem Seeschifffahrtsrecht

a) Haftungssituation

Das Seeschifffahrtsrecht enthält ebenso wie das Binnenschifffahrtsrecht keine Bestimmung, die eine Gefährdungshaftung für durch den Betrieb eines Seeschiffes verursachte Drittschäden vorsieht. Einzige Ausnahme bilden die Haftungs- und Entschädigungsvorschriften für Ölverschmutzungsschäden nach dem Ölhaftungs- und Fondsübereinkommen von 1992 sowie dem Zusatzfondsübereinkommen von 2003, deren Bestimmungen auch in Deutschland gelten.[909]

Somit wird für Drittschäden durch Gefahrguttransporte auf See grundsätzlich nach den allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Haftungsvorschriften gehaftet.[910]

Daneben haftet der Reeder nach § 485 S. 1 HGB für Schäden, welche eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Reeder ist nach der Legaldefinition in § 484 HGB der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes. Die Haftung des Reeders nach § 485 S. 1 HGB ist wie die Haftung des Binnenschiffseigners nach § 3 BinSchG eine zusätzliche (adjektizische) Haftung.[911]

Sie setzt also voraus, dass das schuldige Besatzungsmitglied selbst aufgrund anderer Bestimmungen (insbesondere §§ 511 ff. HGB und §§ 823 ff. BGB) dem geschädigten Dritten haftet.[912] Reeder und Besatzungsmitglied haften als Gesamtschuldner.[913] Der Reeder steht also – anders als nach der Zurechnungsnorm des § 831 BGB – für fremdes Verschulden ohne Entlastungsmöglichkeit ein.[914] Dabei

---

908 AG Mainz – Schiffahrtsgericht, Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen (ZfB) 2000 (Nr. 1), S. 76.

909 Siehe § 1 Abs. 1 Ölschadengesetz (ÖlSG). Ergänzend zu den Bestimmungen des Ölhaftungsübereinkommen von 1992 gelten die §§ 486 Abs. 2 bis 5, 487d und 487e HGB, die Regelungen des Ölschadengesetz (ÖlSG) vom 30. September 1988 (BGBl. 1988 I, S. 1770 ff.; zuletzt geändert in BGBl. 2006 I, S. 1461 ff., 2407 (2415)), die Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung (ÖlHaftBeschV, BGBl. 1996 I, S. 707 f.; zuletzt geändert in BGBl. 2002 I, S. 3322 (3339) und BGBl. 2006 I, S. 1461 (1462)), die Ölmeldeverordnung (ÖlmeldeV, BGBl. 1996 I, S. 812; zuletzt geändert in BGBl. 2000 I, S. 1956 (1963)) und die Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung (SVertO, BGBl. 1999 I, S. 530 ff., berichtigt in BGBl. 2000 I, S. 149 und zuletzt geändert in BGBl. 2005 I, S. 837 (852)).

910 Herber, Seehandelsrecht, S. 185; zur Haftung nach §§ 823 ff. BGB siehe 3. Teil A IV.

911 Rabe, Seehandelsrecht, § 485 HGB Rn. 3 und 42; BGHZ 26, 152 (158).

912 Rabe, Seehandelsrecht, § 485 HGB Rn. 42; Herber, Seehandelsrecht, S. 203 f.

913 BGHZ 26, 152 (158); Herber, Seehandelsrecht, S. 203 f.

914 Herber, Seehandelsrecht, S. 182.

bleibt § 831 BGB neben § 485 HGB anwendbar, hat aber nur Bedeutung, wenn das Besatzmitglied schuldlos handelt und der Reeder sich von einem Schuldvorwurf – z.B. wegen unsorgfältiger Auswahl – nicht entlasten kann sowie für den nur aus unerlaubter Handlung gegebenen Anspruch auf Schmerzensgeld.[915] Bei eigenem Verschulden haftet der Reeder weiterhin nach §§ 823 ff. BGB.[916]

Zur Schiffsbesatzung zählen nach § 481 HGB der Kapitän, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen.[917] Der Reeder haftet ferner für schuldhafte Handlungen des an Bord tätigen Lotsen, wobei die Haftung des Reeders – anders als im Binnenschifffahrtsrecht – auch dann eintritt, wenn Lotsenpflicht besteht (Zwangslotse), er auf die Auswahl des Lotsen also keinen Einfluss hat.[918]
Eine Schädigung „in Ausführung von Dienstverrichtungen" liegt schließlich vor, wenn sie durch eine Tätigkeit verursacht wurde, die mit der Benutzung des Schiffes zum See-Erwerb oder zum Seefahrts-Erwerb im ursächlichen Zusammenhang steht.[919] Der Begriff „in Ausführung von Dienstverrichtungen" ist somit weit auszulegen.[920]

b) Haftungsbeschränkung

Die aus dem Schifffahrtsbetrieb entstehenden Ansprüche gegen den Reeder und alle anderen Verantwortlichen können nach den Bestimmungen des „Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen" (HBÜ)[921] in der Fassung des Protokolls von 1996[922] und ergänzend nach den §§ 487-487e HGB beschränkt werden.[923]

Die Bestimmungen des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 sind seit seinem Inkrafttreten für Deutschland am 01. September 1987 unmittelbar anwendbares Recht, welches als selbständiges Gesetz neben dem HGB steht.[924]

Die §§ 487-487e HGB enthalten dagegen lediglich einige ergänzende Vorschriften. Am 13. Mai 2004 trat das Protokoll von 1996 zur Änderung des Haftungsbeschränkungs-übereinkommens von 1976 für Deutschland in Kraft.[925]

---

915 Herber, Seehandelsrecht, S. 205; Rabe, Seehandelsrecht, § 485 HGB Rn. 77.
916 Rabe, Seehandelsrecht, § 485 HGB Rn. 78.
917 Eine ausführliche Kommentierung findet sich bei Rabe, Seehandelsrecht, § 485 HGB Rn. 11 ff.
918 Herber, Seehandelsrecht, S. 205, 215.
919 BGH, VersR 1976, 771 (772); Rabe, Seehandelsrecht, § 485 HGB Rn. 25.
920 BGHZ 50, 238 (240); Rabe, Seehandelsrecht, § 485 HGB Rn. 25.
921 BGBl. 1986 II, S. 786 ff.
922 BGBl. 2000 II, S. 791 ff.
923 Siehe § 486 Abs. 1 und 5 HGB.
924 BGBl. 1987 II, S. 407; Rabe, Seehandelsrecht, vor § 484 HGB Rn. 16; Puttfarken, Seehandelsrecht, Rn. 817.
925 BGBl. 2004 II, S. 1793.

Mit Inkrafttreten des Protokolls von 1996 wurden zum einen die im Haftungsbeschränkungs-übereinkommen von 1976 festgesetzten Haftungshöchstbeträge deutlich angehoben; zum anderen sieht das Protokoll in seinem Art. 8 ein vereinfachtes Verfahren zur Änderung der Haftungshöchstbeträge vor.[926] Dabei gilt im Seeschifffahrtsrecht – anders als im Binnenschifffahrtsrecht – bereits seit dem Ersten Seerechtsänderungsgesetz (1. SRÄG) von 1972, welches das „Brüsseler Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1957" in das HGB einarbeitete, das Summenhaftungssystem.[927] Eine Bestimmung mit speziellen Haftungshöchstbeträgen für Gefahrguttransportschäden, wie sie das nunmehr reformierte Binnenschifffahrtsrecht vorsieht, enthält das Haftungsbeschränkungsübereinkommen in der Fassung des Protokolls von 1996 dagegen nicht.

Nach § 7 Abs. 2 EGHGB unterliegen sämtliche privatrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Ansprüche der Haftungsbeschränkung nach den §§ 486 – 487e HGB.

aa) Beschränkbare Ansprüche

Welche Ansprüche der Haftungsbeschränkung unterliegen, bestimmt Art. 2 HBÜ. Im Hinblick auf den Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen kommen danach insbesondere Ansprüche Dritter wegen Personen- oder Sachschäden in Betracht, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten eintreten, sowie Ansprüche wegen daraus entstehender weiterer Schäden (Folgeschäden), Art. 2 Abs. 1 lit. a) HBÜ.

Die genannten Schäden müssen alle „in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten" eintreten, nicht aber notwendig durch diese verursacht sein.[928] Dabei ist unter „Betrieb des Schiffes" der technische Einsatz des Schiffes zu verstehen – ähnlich dem „Betrieb" i.S.d StVG und HaftpflG –, nicht dagegen seine wirtschaftliche Verwendung.[929] Es werden also nur Gefahren erfasst, die dem Einsatz eines Seeschiffes zu Eigen sind. Darunter fallen auch Schäden, die beim Be- und Entladen eintreten.[930] Ein unmittelbarer Zusammenhang des Schadens mit dem Betrieb des Schiffes ist dagegen zu verneinen, wenn Güter, die bereits gelöscht aber noch nicht ausgeliefert worden sind, in einem Schuppen lagern und durch einen Brand vernichtet werden.[931]

Der Haftungsbeschränkung unterliegen nach Art. 2 Abs. 1 lit. c) HBÜ ferner Ansprüche wegen sonstiger Schäden, die sich aus der Verletzung nichtvertragli-

---

926 Siehe auch die Denkschrift zum Protokoll von 1996 in BT-Drucks. 14/2696, S. 15 ff.
927 Herber, Seehandelsrecht, S. 209; Rabe, Seehandelsrecht, vor § 484 HGB Rn. 12 f.
928 Herber, Seehandelsrecht, S. 212.
929 Herber, Seehandelsrecht, S. 212; Herber, Das neue Haftungsrecht der Schiffahrt, 60; ausführlich Rabe, Seehandelsrecht, Art. 2 HBÜ Rn. 5.
930 Denkschrift zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976, BT-Drucks. 10/3553, S. 22 (24); Herber, Das neue Haftungsrecht der Schiffahrt, 61.
931 Rabe, Seehandelsrecht, Art. 2 HBÜ Rn. 5.

cher Rechte ergeben und in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten stehen. Unter diesen Auffang-tatbestand fallen z.B. Ansprüche wegen reiner Vermögensschäden aus § 22 WHG.[932] Im Gegensatz zum Binnenschifffahrtsrecht[933] können Ansprüche aus § 22 WHG im Seeschifffahrtsrecht somit beschränkt werden.

Ansprüche wegen Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung von Wracks und deren Ladung sind ebenfalls beschränkbar, allerdings gilt für sie nach § 487 HGB ein gesonderter Haftungshöchstbetrag, da die Bundesrepublik Deutschland hinsichtlich dieser Ansprüche einen Vorbehalt nach Art. 18 Abs. 1 lit. a) HBÜ erklärt hat.[934] Schließlich können auch Ansprüche anderer Personen als des Haftpflichtigen wegen Schadensabwendungs- oder Schadensbegrenzungsmaßnahmen und weiterer daraus entstandener Schäden, für die der Haftpflichtige selbst nur beschränkt haftet, auf die festgesetzten Höchstbeträge beschränkt werden, Art. 2 Abs. 1 lit. f) HBÜ.

Entsprechend der Regelung im Binnenschifffahrtsrecht bestimmt Art. 2 Abs. 2 HBÜ, dass die in Art. 2 Abs. 1 HBÜ angeführten Ansprüche auch dann der Haftungs-beschränkung unterliegen, wenn sie aufgrund eines Vertrages oder sonst wie als Rückgriffs- oder Entschädigungsanspruch geltend gemacht werden, sofern sie nicht ein mit dem Haftpflichtigen vertraglich vereinbartes Entgelt betreffen. Dadurch soll die Umgehung der Haftungsbeschränkung unterbunden werden.

Von der Beschränkung ausdrücklich ausgenommen sind dagegen die in Art. 3 HBÜ aufgeführten Ansprüche, darunter auch Ansprüche wegen Ölverschmutzungsschäden i.S.d. Ölhaftungsübereinkommen und Nuklearschäden. Seit der Änderung des Art. 18 Abs. 1 HBÜ durch das Protokoll von 1996 haben die Vertragsstaaten überdies die Möglichkeit, einen Vorbehalt zu Ansprüchen aus dem HNS-Übereinkommen (für den Fall, dass dieses einmal in Kraft tritt) zu erklären.

bb) Zur Beschränkung berechtigte Personen

Zur Beschränkung berechtigte Personen sind nach Art. 1 HBÜ neben dem Schiffseigentümer[935], Berger oder Retter[936] und allen Personen, für deren Handeln und der Unterlassen der Schiffseigentümer, Berger oder Retter haftet, auch der

[932] Vgl. BGHZ 47, 1 (12 f.); Bremer, S. 151.
[933] Siehe § 5 Nr. 4 BinSchG.
[934] BGBl. 1987 II, S. 407; BGBl. 2004 II, S. 1793 (1797).
[935] Unter diesen Begriff fallen nach Art. 1 Abs. 2 HBÜ der Eigentümer, Charterer, Reeder und Ausrüster des Schiffes.
[936] Berger oder Retter bedeutet nach Art. 1 Abs. 3 HBÜ jede Person, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Bergung oder Hilfeleistung Dienste leistet.

Versicherer, der die Haftung in Bezug auf die nach Art. 2 HBÜ beschränkbaren Ansprüche versichert.

cc) Haftungshöchstbeträge

Die für Ansprüche wegen Gefahrguttransportschäden maßgeblichen Haftungshöchstbeträge bemessen sich – wie im Seerecht üblich – nach der Größe, genauer der Bruttoraumzahl (BRZ)[937], des Schiffes, multipliziert mit der festgesetzten nach Tonnen gestaffelten Zahl von Rechnungseinheiten (SZR)[938]. Je nach Art des Schadens kommen unterschiedliche Haftungshöchstbeträge zur Anwendung, die zuletzt durch das Protokoll von 1996 erhöht worden sind.

Für Ansprüche wegen Personenschäden und sonstigen Ansprüchen bestimmen sich die Höchstbeträge nach Art. 6 HBÜ, wobei die Höchstbeträge für die Gesamtheit der aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche gelten (Art. 9 Abs. 1 HBÜ). Bei Personenschäden legt Artikel 6 Abs. 1 lit. a) i) HBÜ den Sockelbetrag für ein Schiff mit bis zu 2.000 Tonnen auf 2 Millionen SZR fest. Für ein größeres Schiff mit einem Raumgehalt bis zu 30.000 Tonnen erhöht sich dieser Sockelbetrag für jede Tonne um 800 SZR, für ein Schiff mit 30.001 bis 70.000 Tonnen Raumgehalt um 600 SZR pro Tonne und für ein Schiff mit über 70.000 Tonnen Raumgehalt um 400 SZR pro Tonne, Art. 6 Abs. 1 lit. a) ii) HBÜ.

Der Sockelbetrag für sonstige Ansprüche beträgt nach Art. 6 Abs. 1 lit. b) i) HBÜ für ein Schiff mit bis zu 2.000 Tonnen Raumgehalt 1 Million SZR. Für größere Schiffe mit einem Raumgehalt von 2.001 bis 30.000 Tonnen erhöht sich dieser Sockelbetrag pro Tonne um 400 SZR, für Schiffe mit einem Raumgehalt von 30.001 bis 70.000 Tonnen um 300 SZR pro Tonnen und für Schiffe mit über 70.000 Tonnen Raumgehalt um 200 SZR pro Tonne, Art. 6 Abs. 1 lit. b) ii) HBÜ. Einfacher ausgedrückt beträgt der Haftungshöchstbetrag für sonstige Ansprüche jeweils die Hälfte des für Personenschäden festgesetzten Höchstbetrags.

Dabei werden Ansprüche wegen Personenschäden zu Lasten von Ansprüchen wegen Sachschäden nach Artikel 6 Abs. 2 HBÜ privilegiert, falls der Haftungshöchstbetrag zu ihrer Befriedigung nicht ausreichen sollte.[939] Unbeschadet der Privilegierung von Personenschäden nach Art. 6 Abs. 2 HBÜ bestimmt § 487b HGB, dass Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen und Navigationshilfen Vorrang vor sonstigen Ansprüchen i.S.d. Art. 6 Abs. 1 lit. b) HBÜ haben.

[937] Die Bruttoraumzahl eines Schiffes wird nach den in Anlage 1 des Internationalen Schiffsvermessungsübereinkommens von 1969 enthaltenen Bestimmungen über die Vermessung des Raumgehalts errechnet, Art. 6 Abs. 5 HBÜ.

[938] Maßgebliche Rechnungseinheit ist nach Art. 8 HBÜ auch hier das Sonderziehungsrecht (SZR) des Internationalen Währungsfonds.

[939] Diese Regelung entspricht § 5h Abs. 4 BinSchG.

Gesonderte Haftungshöchstbeträge gelten ferner für Ansprüche wegen Beseitigung, Vernichtung oder Unschädlichmachung von Wracks und deren Ladung nach § 487 HGB und allgemein für kleinere Schiffe nach § 487a HGB. Damit die quotenmäßige Befriedigung von Ansprüchen aus Beseitigung von Wrack und Ladung nicht zusammen mit sonstigen Forderungen aus einer einheitlichen Haftungshöchstsumme erfolgt, bestimmt § 487 Abs. 2 HGB, dass der nach Art. 6 Abs. 1 lit. b) HBÜ zu errechnende Höchstbetrag ausschließlich zur Befriedigung dieser Ansprüche zur Verfügung steht. Für die Ansprüche aus Beseitigung von Wrack und Ladung ist also ein besonderer Fonds zu errichten. Diese Regelung soll der öffentlichen Hand einen angemessenen Ausgleich für ihre erfahrungsgemäß hohen Kosten der Wrackbeseitigung bieten.[940] Zum Schutz kleinerer Schiffe (insbesondere Fischereiboote) mit einem Raumgehalt von bis zu 250 Tonnen bestimmt § 478a HGB, dass der Haftungshöchstbetrag für solche Schiffe die Hälfte des für sonstige Ansprüche geltenden Sockelbetrages – also 500.000 SZR – beträgt.[941]

Für Ansprüche gegen einen Berger oder Retter ist ferner Art. 6 Abs. 4 HBÜ zu beachten, für Ansprüche gegen einen an Bord tätigen Lotsen § 487c HGB.

dd) Verfahren der Haftungsbeschränkung

Die Beschränkung der Haftung kann durch die Errichtung eines Haftungsfonds i.S.d. Art. 11 HBÜ oder durch bloße Einrede geltend machen werden, § 487e HGB. Wird von der ersten Möglichkeit Gebrauch gemacht, dann erfolgt die Haftungs-beschränkung gegenüber allen Gläubigern aus einem bestimmten Ereignis durch Einleitung eines Seerechtlichen Verteilungsverfahren nach §§ 1-33 SVertO.[942] Gegenüber einem einzelnen Gläubiger besteht auch die Möglichkeit, die Haftungsbeschränkung durch bloße Einrede im Prozess geltend zu machen.

ee) Unbeschränkte Haftung

Das Recht zur Haftungsbeschränkung entfällt nach Art. 4 HBÜ, wenn der Haftpflichtige den Schaden nachweislich entweder absichtlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht hat, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.[943]

---

[940] Rabe, Seehandelsrecht, § 487 HGB Rn. 1; BT-Drucks. 10/3852, S. 17.

[941] § 487a HGB ist durch Art. 15 Abs. 2 lit. b) HBÜ gedeckt.

[942] Herber, Seehandelsrecht, S. 217 f. Ausführlich zum Seerechtlichen Verteilungsverfahren: Herber, Seehandelsrecht, S. 221 ff. und Rabe, Seehandelsrecht, Anhang zu § 487e HGB Rn. 1 ff.

[943] Wiederum sind die Begriffe als Vorsatz und bewusste grobe Fahrlässigkeit zu verstehen; siehe Herber, Seehandelsrecht, S. 215 f.

c) Versicherungssituation

Der Seeversicherungsmarkt kennt – ebenso wenig wie der Versicherungsmarkt für Binnenschiffe – keine Versicherung, die Versicherungsschutz speziell für die Haftung von Drittschäden anbietet, welche durch Gefahrguttransporte verursacht wurden.

Versicherungsschutz für allgemeine aus dem Seeschifffahrtsbetrieb herrührende Haftpflichtrisiken bieten die Seekaskoversicherung und die P&I-Versicherung an:

Die Seekaskoversicherung, welcher in der Regel die ADS/DTV-Kaskoklauseln 1978/1994 zugrunde liegen, versichert hauptsächlich das Schiff gegen Verlust oder Beschädigung.[944] Daneben wird aber auch die gesetzliche Kollisionshaftpflicht versichert: Nach Ziffer 34.1 DTV-Kaskoklauseln 1978/1994 in der Fassung von 2004 gewährt der Versicherer dem Versicherungsnehmer Versicherungsschutz auch für den Fall, dass er einem Dritten wegen des Verlustes oder der Beschädigung von Sachen aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen Ersatz zu leisten hat und der Verlust oder die Beschädigung bei der Bewegung des Schiffes oder durch navigatorische Maßnahmen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden sind. Der Versicherungsschutz bezieht sich allerdings nicht auf Ansprüche wegen Personenschäden und Schäden, die durch Freiwerden von flüssigen oder gasförmigen Stoffen sowie Chemikalien verursacht worden sind, es sei denn, diese sind als nächste Folge eines Zusammenstoßes des versicherten Schiffes mit einem anderen Schiff an diesem oder den darauf befindlichen Sachen eingetreten, Ziffer 34.4.1 DTV-Kaskoklauseln 1978/1994 in der Fassung von 2004. Die Seekaskoversicherung ist also keine volle Haftpflichtversicherung für alle aus dem Schifffahrtsbetrieb herrührenden Haftungsverpflichtungen.

Die Haftungsrisiken, die aus dem Betrieb der Seeschifffahrt entstehen, werden praktisch nur von der P&I-Versicherung gedeckt.[945] Die Versicherung der englischen P&I-Clubs erfasst aber lediglich die Haftpflichtschäden, die nicht bereits durch die Seekaskoversicherung versichert sind,[946] insbesondere Personenschäden Dritter.

d) Verjährung

Eine spezielle – § 117 BinSchG entsprechende – Verjährungsvorschrift für Ansprüche gegen den Reeder aus § 485 HGB findet sich im HGB nicht. Die Verjährung der Ansprüche gegen den Reeder aus § 485 BGB richtet sich somit nach den allgemeinen Vorschriften und zwar jeweils nach der Vorschrift, die für die Verjäh-

[944] Herber, Seehandelsrecht, S. 419.
[945] Herber, Seehandelsrecht, S. 416 und 422.
[946] Brunn, VersR 1982, 410 (411); Herber, Seehandelsrecht, S. 420.

rung des Anspruchs gegen die Person gilt, für deren Verhalten der Reeder haftet.[947]

Lediglich für Bergungs- und Hilfskosten sowie für Forderungen aus Wrackbeseitigung gilt eine spezielle Verjährungsfrist von zwei Jahren, beginnend mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Bergungs- und Hilfsleistungswerk oder die Wrackbeseitigung beendet worden ist, § 902 Nr. 3 HGB i.V.m. § 903 Abs. 3 HGB. Für alle übrigen Ansprüche (insbesondere §§ 823 ff. BGB) gelten die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (§§ 194 ff. BGB).

6. Haftung nach § 33 LuftVG

Werden gefährliche Güter ausnahmsweise mit einem Luftfahrzeug transportiert und kommen dabei Dritte zu Schaden, greift die Haftung des Luftfahrzeughalters nach § 33 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ein. Die Haftung gegenüber Dritten nach §§ 33 ff. LuftVG ist in ihren Grundzügen vergleichbar mit der Halterhaftung nach § 7 StVG und der Haftung des Bahnbetriebsunternehmers nach § 1 HaftpflG.

a) Gefährdungshaftung

Nach § 33 Abs. 1 S. 1 LuftVG haftet der Halter des Luftfahrzeugs für alle Personen- und Sachschäden, die beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall entstehen. Die Haftpflicht des Halters ist eine reine Gefährdungshaftung, die ihren Grund in der durch den Betrieb gegebenen Gefährdung anderer Personen und Sachen hat.[948] Anders als der Kfz-Halter haftet der Luftfahrzeughalter auch für höhere Gewalt.[949] Die Gefährdungshaftung des Luftfahrzeughalters wird somit nur durch die Haftungshöchstsummen (§ 37 LuftVG), im Falle der unbefugten Benutzung (§ 33 Abs. 2 LuftVG) sowie durch Ausschluss- und Verjährungsfristen (§§ 39, 40 LuftVG) eingeschränkt.

b) Halter und Luftfahrzeug

Halter des Luftfahrzeugs ist derjenige, der das Luftfahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die umfassende Verfügungsgewalt besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt.[950] Der Halter muss nicht notwendigerweise Eigentümer

---

[947] Rabe, Seehandelsrecht, § 901 HGB Rn. 5.
[948] Hofmann/Grabherr, § 33 LuftVG Rn. 2f.
[949] Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 418.
[950] Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 416.

des Luftfahrzeugs sein, wenn dies auch in der Regel der Fall sein wird und das Eigentum ein starkes Indiz für die Haltereigenschaft ist.[951]

Der Begriff des Luftfahrzeugs ist in § 1 Abs. 2 LuftVG ausführlich definiert.

c) Beim Betrieb eines Luftfahrzeugs

Die Schäden müssen beim Betrieb eines Luftfahrzeugs entstanden sein. Der Begriff „beim Betrieb" ist weit auszulegen und nicht zu verwechseln mit dem Begriff „im Fluge befindlich" i.S.d. Zweiten Römer Haftungsabkommens.[952] In Anlehnung an die verkehrstechnische Auffassung aus dem Straßenverkehr ist unerheblich, ob die Motoren in Gang sind; vielmehr kommt es darauf an, ob der Verkehrsvorgang – wozu auch das Bereitstellen eines Flugzeugs zum Start sowie alle Be- und Entladevorgänge gehören – beendet ist oder nicht.[953] Der Betrieb eines Luftfahrzeugs ist erst dann beendet, wenn es so abgestellt wird, dass Wind und Motorenkraft nicht mehr darauf einwirken können.[954]

d) Unfall

Die Schäden beim Betrieb müssen ferner „durch Unfall" entstanden sein. Unfall ist ein plötzliches, von außen kommendes, unvorhersehbares, einen Personen- und Sachschaden verursachendes Ereignis.[955]

e) Haftungsausschluss bei unbefugter Benutzung und Mitverschulden

Die Haftung des Halters ist, wie bereits gesagt, nicht ausgeschlossen, wenn der Schaden durch höhere Gewalt verursacht wird. Benutzt aber jemand das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters (Schwarzflug), so haftet dieser an Stelle des Halters, § 33 Abs. 2 S. 1 LuftVG.[956]

Der Halter bleibt allerdings neben dem unbefugten Benutzer haftpflichtig, wenn er die Benutzung des Luftfahrzeugs schuldhaft ermöglicht hat, § 33 Abs. 2 S. 2 LuftVG. Unabhängig davon haftet nach § 33 Abs. 2 S. 3 LuftVG allein der Halter, wenn der unbefugte Benutzer (Schwarzflieger) für den Betrieb

---

[951] Hofmann/Grabherr, § 33 LuftVG Rn. 11.

[952] Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 419; Hofmann/Grabherr, § 33 LuftVG Rn. 7.

[953] Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 419.

[954] Hofmann/Grabherr, § 33 LuftVG Rn. 8; Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 419.

[955] Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 419.

[956] Der Schwarzflieger kann unabhängig von der Haftung nach § 33 LuftVG auch nach den allgemeinen Vorschriften, insbesondere nach § 823 BGB haften, § 33 Abs. 2 letzter HS LuftVG.

des Luftfahrzeugs angestellt oder ihm das Luftfahrzeug vom Halter überlassen worden ist.

Bei mitwirkendem Verschulden des Verletzten kann die Haftung des Luftfahrzeughalters nach § 34 LuftVG i.V.m. § 254 BGB gemindert oder gänzlich ausgeschlossen werden. Bei Beschädigung einer Sache wird auch das Verschulden desjenigen angerechnet, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausgeübt hat, § 34 LuftVG.

f) Haftungsumfang

Der Luftfahrzeughalter haftet nach § 33 Abs. 1 S. 1 LuftVG für Personenschäden (Tod und Körperverletzung) und Sachschäden. Dabei muss zwischen dem beim Betrieb entstandenen Unfall und dem Schaden ein adäquater Kausalzusammenhang bestehen.[957]

Die Vorschriften über den Umfang der Ersatzpflicht für Personenschäden (§§ 35, 36 und 38 LuftVG) entsprechen inhaltlich denen des StVG und des HaftpflG,[958] jedoch mit der Erweiterung, dass auch für die Erschwerung des Fortkommens Ersatz zu leisten ist. Seit Inkrafttreten des Zweiten Schadensrechtsänderungsgesetzes vom 19.07.2002 sind auch Ansprüche auf Schmerzensgeld ausdrücklich ersatzfähig.[959]

Für den Umfang der Schadensersatzpflicht bei Sachschäden bestehen keine besonderen Regelungen, so dass die allgemeinen Vorschriften (§§ 249 ff. BGB) gelten. Folgeschäden werden danach ersetzt, nicht dagegen reine Vermögensschäden.[960]

g) Haftungsbeschränkung durch Höchstbeträge

Die Gefährdungshaftung des Luftfahrzeughalters wird nach § 37 LuftVG durch Haftungshöchstsummen begrenzt. Anders als nach dem StVG und dem HaftpflG wird dabei nicht zwischen Personen- und Sachschäden differenziert. Die Haftungshöchstsummen sind wiederholt geändert (erhöht) worden.[961] Die letzte Änderung erfolgte durch Art. 2 Nr. 3 des Gesetzes zur Anpassung luftversicherungsrechtlicher Vorschriften vom 19. April 2005.[962] Danach bemessen sich die Haftungshöchstbeträge nach dem Gewicht des Luftfahrzeugs, genauer der Höchstabflugmasse, und gelten pro Unfall. Die Höchstabflugmasse ist nach

---

[957] Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 420.
[958] Siehe 3. Teil A I 1 f), 3 f).
[959] BT-Drucks. 14/7752, S. 8 und 37.
[960] Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 420; Hofmann/Grabherr, § 33 LuftVG Rn. 15.
[961] Siehe Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 423.
[962] BGBl. 2005 I, S. 1070 (1071).

§ 37 Abs. 1 LuftVG das für den Abflug zugelassene Höchstgewicht des Luftfahrzeugs.

Insgesamt gibt es zehn verschiedene Gewichtsklassen angefangen mit Luftfahrzeugen unter 500 kg Höchstabflugmasse bis zu Luftfahrzeugen mit über 500.000 kg Höchstabflugmasse, § 37 Abs. 1 lit. a) bis j) LuftVG. Die Haftungshöchstsummen steigen in festen Staffeln mit dem Gewicht des Luftfahrzeugs. Die niedrigste Haftungssumme beträgt bei Luftfahrzeugen unter 500 kg Höchstabflugmasse höchstens 750.000 SZR.[963] Die absolute Haftungshöchstgrenze beträgt 700 Millionen SZR.

Im Fall der Tötung oder Verletzung eines Menschen haftet der Luftfahrzeughalter nach § 37 Abs. 2 LuftVG für jede Person bis zu einem Kapitalbetrag von 600.000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 36.000 Euro. Diese individuelle Haftungshöchstgrenze entspricht derjenigen im HaftpflG und gewährleistet in der Regel die Deckung für den einer schwerstgeschädigten Person zu leistenden Schadensersatz.[964]

Für den Fall, dass die Schadensersatzforderungen die Haftungshöchstsummen nach § 37 Abs. 1 LuftVG übersteigen, ordnet § 37 Abs. 3 LuftVG die verhältnismäßige Herabsetzung der Ersatzleistungen an. Beim Zusammentreffen von Personen- und Sachschäden, werden Personenschäden nach § 37 Abs. 4 LuftVG in der Weise privilegiert, dass zwei Drittel der nach § 37 Abs. 1 LuftVG errechneten Haftungshöchstsummen vorzugsweise zum Ersatz von Personenschäden dienen. Übersteigen die Personenschäden die zwei Drittel, werden diese anteilig auf die Ansprüche verteilt; darüber hinaus wird zudem das übrige Drittel anteilig für den Ersatz von Sachschäden und für die noch ungedeckten Personenschäden verwendet, § 37 Abs. 4 LuftVG.

§ 42 LuftVG stellt schließlich klar, dass eine weitergehende Haftung des Luftfahrzeughalters, des Luftfahrzeugführers und anderer Personen nach allgemeinen Regeln – insbesondere nach den §§ 823 ff. BGB – unberührt bleibt.

h) Versicherungspflicht

Der Halter eines Luftfahrzeugs ist nach § 43 Abs. 2 LuftVG[965] verpflichtet, zur Deckung seiner Haftung für Drittgeschädigte nach §§ 33 ff. LuftVG eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, deren Höhe durch Rechtsverordnung (§§ 102 ff. LuftVZO) zu bestimmen ist. Dies gilt jedoch nach § 43 Abs. 1 LuftVG nur, soweit die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über

[963] Das Sonderziehungsrecht (SZR) des Internationalen Währungsfons ist nach § 37 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 49 b LuftVG die Rechnungseinheit.

[964] BT-Drucks. 14/7752, S. 38.

[965] § 43 LuftVG ist ebenso wie § 37 LuftVG durch Art. 2 des Gesetzes zur Anpassung luftversicherungsrechtlicher Vorschriften vom 19. April 2005 (BGBl. 2005 I, S. 1070 (1071)) neu formuliert worden.

die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen[966] und die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber[967] in der jeweils geltenden Fassung nicht anwendbar sind oder keine Regelung enthalten.

Die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 bezweckt nach ihrem Art. 1 u.a. die Festlegung von Mindestversicherungsanforderungen in Bezug auf Dritte. Nach Art. 4 Abs. 1 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 müssen die in Art. 2 genannten Luftfahrt-unternehmen und Luftfahrzeugbetreiber gemäß dieser Verordnung hinsichtlich ihrer luftverkehrsspezifischen Haftung in Bezug auf Dritte versichert sein. Dabei müssen vom Versicherungsschutz auch Kriegshandlungen, Terrorakte, Entführungen, Sabotage, die unrechtmäßige Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und Aufruhr erfasst sein, Art. 4 Abs. 1 S. 2. Ein „Schwarzflug" i.S.d. § 33 Abs. 2 S. 1 LuftVG muss also versichert sein, auch wenn der Halter in diesem Fall von seiner Haftung befreit ist.

Die Definition des „Luftfahrzeugbetreibers" in Art. 3 der Verordnung entspricht inhaltlich der des Halters i.S.d. LuftVG. Danach ist Luftfahrzeugbetreiber die Person oder Rechtspersönlichkeit, die ständige Verfügungsgewalt über die Nutzung oder den Betrieb eines Luftfahrzeugs hat, wobei Eigentum solange als Indiz für die Eigenschaft als Betreiber gilt, bis nachgewiesen wird, dass eine andere Person das Luftfahrzeug betreibt.

Die Höhe der Mindestversicherungssummen für die Haftung in Bezug auf Dritte ist in Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 geregelt. Die dort festgesetzten Mindestversicherungssummen pro Schadensfall für jedes einzelne Flugzeug entsprechen den in § 37 Abs. 1 LuftVG festgesetzten Haftungshöchstsummen. Ebenso verweist § 43 Abs. 1, 2 LuftVG i.V.m. § 102 Abs. 2 LuftVZO hinsichtlich der Mindestversicherungssummen für Drittschäden auf § 37 Abs. 1 LuftVG.

Die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 gilt nach ihrem Art. 2 Abs. 2 nicht für Staatsflugzeuge und kleinere nichtgewerbliche Flugzeuge. § 43 Abs. 2 S. 2 LuftVG bestimmt zusätzlich, dass bundes- oder landeseigene Luftfahrzeuge von der Sicherungspflicht ausgenommen sind. In diesem Fall besteht kein Bedürfnis von Schadensersatzansprüchen, denn die Befriedigung von Schadensersatzansprüchen wird durch Staatseintritt ausreichend gewährleistet.

Ein Versicherungsnachweis über die Einhaltung der Mindestversicherungsanforderungen muss nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 785/2004 von den Luftfahrzeugbetreibern lediglich auf Verlangen bei den zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaates hinterlegt werden. Für inländische Luftfahrzeuge bestimmt § 43 Abs. 1 und 2 LuftVG i.V.m. § 106 Abs. 2 LuftVZO daher, dass beim Betrieb von Luftfahrzeugen eine entsprechende Versicherungsbestätigung

[966] ABl. EG Nr. L 240, S. 1 ff.
[967] ABl. EU Nr. L 138, S. 1 ff.

mitzuführen ist. Der Abschluss einer Haftpflichtversicherung ist ohnehin bereits beim Antrag auf Zulassung des Luftfahrzeugs nachzuweisen, § 2 Abs. 1 Nr. 3 LuftVG, § 8 Abs. 2 Ziff. 3 LuftVZO.

Ausländische Luftfahrzeuge unterliegen bei Flügen über dem Bundesgebiet ebenfalls der Versicherungspflicht für die Haftung aus Drittschäden, § 99 Abs. 4 LuftVZO. Die Höhe des Versicherungsschutzes muss dabei nach dem Sinn und Zweck des § 43 LuftVG den deutschen Vorschriften entsprechen.[968]

Ein unmittelbarer Anspruch der Geschädigten gegen den Versicherer ist in der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 nicht vorgesehen. Auch das deutsche Recht sieht einen solchen Direktanspruch grundsätzlich nicht vor. § 43 Abs. 3 LuftVG verweist allerdings – mit Ausnahme von § 114 VVG – auf die Vorschriften über die Pflichtversicherung des VVG und somit auch auf § 115 Abs. 1 VVG, der den Direktanspruch gegen den Versicherer regelt. Da es sich bei der Versicherungspflicht für den Betrieb von Luftfahrzeugen jedoch nicht um eine nach dem PflVG bestehende Versicherungspflicht handelt, kommt ein unmittelbarer Anspruch gegen den Versicherer nur dann in Betracht, wenn entweder der Aufenthalt des Versicherungsnehmers unbekannt ist (§ 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 VVG), oder über das Vermögen des Versicherungsnehmers das Insolvenzverfahren eröffnet oder der Eröffnungsantrag mangels Masse abgewiesen oder ein vorläufiger Insolvenzverwalter bestellt worden ist, § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 VVG.

Bei Verstößen gegen die Mindestversicherungsanforderungen der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 können die Mitgliedstaaten schließlich Sanktionen im Rahmen des Art. 8 der Verordnung erlassen.

i) Schadensverursachung durch mehrere Haftpflichtige

Für den Fall, dass mehrere Luftfahrzeughalter einem geschädigten Dritten ersatzpflichtig sind und diesem gegenüber nach § 840 Abs. 1 BGB als Gesamtschuldner haften, regelt § 41 LuftVG die Ausgleichspflicht für das Innenverhältnis.

j) Zusammenstoß von Luftfahrzeugen

Beim Zusammenstoß von Luftfahrzeugen können ausnahmsweise neben den am Erdboden Geschädigten auch die Insassen (Besatzung und Fluggäste) des geschädigten Luftfahrzeugs, die Absender von Fracht als Ladungsbeteiligte und der geschädigte Luftfahrzeughalter Schadensersatzansprüche nach § 33 Abs. 1 S. 1 LuftVG geltend machen.[969] Der Umfang der Schadensersatzpflicht des schädigenden Luftfahrzeughalters für die Insassen und sonstigen Ladungsbeteiligten richtet sich wie für die am Erdboden betroffenen Drittgeschädigten nach den

[968] Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 760.
[969] Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 430.

§§ 35, 36 und 38 LuftVG und den §§ 249 ff. BGB. Dagegen muss sich der Halter des geschädigten Luftfahrzeugs nach § 41 Abs. 1 S. 2 LuftVG die Betriebsgefahr seines Luftfahrzeugs anrechnen lassen, soweit diese beim Unfall mitgewirkt hat.[970]

k) Verjährung

Hinsichtlich der Verjährung verweist § 39 LuftVG auf die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (§§ 194 ff. BGB).

II. Haftung für Nukleartransporte nach Art. 4 Pariser Übereinkommen i.V.m. §§ 25 ff. Atomgesetz

Beruht ein Schaden auf einem von einer Kernanlage ausgehenden nuklearen Ereignis, gelten gemäß § 25 Abs. 1 S. 1 Atomgesetz (AtG) für die Haftung des Anlageninhabers ergänzend zu den Bestimmungen des Pariser Übereinkommens (PÜ) und des Gemeinsamen Protokolls die Vorschriften des Atomgesetzes. Deutschland hat das Pariser Übereinkommen mit Zusatzprotokoll bereits im Jahre 1975 als „self-executing" mit unmittelbarer Geltung in das deutsche Recht übernommen.[971] Die Haftung für Schäden, die während der Beförderung von Kernmaterialien – gleich welches Transportmittel – einschließlich der damit in Zusammenhang stehenden Lagerung eingetreten sind, bestimmt sich somit nach Art. 4 PÜ i.V.m. §§ 25 ff. AtG.[972]

Das Brüsseler Zusatzübereinkommen (BZÜ) wurde dagegen nicht als unmittelbar anwendbares Recht übernommen, mit der Folge, dass auf das dreistufige Entschädigungssystem und die sonstigen Bestimmungen des BZÜ in keiner Vorschrift des Atomgesetzes ausdrücklich Bezug genommen wird.[973] Im Schadensfall haben deshalb die Geschädigten selbst keinen unmittelbaren Zugriff auf die Mittel; allein die Regierung, die Mittel aus dem Übereinkommen in Anspruch nehmen möchte, kann diese bei den übrigen Vertragsstaaten abrufen.[974]

Im Verhältnis zu §§ 823 ff. BGB oder § 22 WHG bewirkt die Kanalisierung der Haftung auf den Anlageninhaber (Art. 6 PÜ), dass diese Haftungsbestimmungen ebenso wie alle anderen möglichen Anspruchsgrundlagen durch die Vorschriften des Pariser Übereinkommens i.V.m. §§ 25 ff. AtG ausgeschlossen werden.[975]

---

[970] Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 430.
[971] BGBl. 1976 II, S. 308; BGBl. 1985 II, S. 963; zur Begründung BT-Drucks. 7/2183, S. 13, 22.
[972] Zur Haftung nach Art. 4 PÜ siehe bereits ausführlich im 2. Teil II F 2.
[973] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 28.
[974] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 28.
[975] Pelzer, DVBl. 1986, 875 (876); BT-Drucks. 7/2183, S. 23; vgl. auch Fischer, TranspR 1989, 4 (6). Eine Ausnahme hiervon macht wiederum § 26 Abs. 7 AtG, dazu siehe unter 3. Teil A II 2.

Bei Nukleartransporten kommt als Haftungsgrundlage somit nur Art. 4 PÜ i.V.m. § 25 AtG oder Art. 4 PÜ i.V.m. § 26 AtG in Betracht. Während § 25 AtG die Fälle betrifft, in denen der Schaden auf einem von einer Kernanlage ausgehenden nuklearen Ereignis beruht, erfasst § 26 AtG alle sonstigen Fälle eines Strahlenschadens, die nicht einer Kernanlage zuzurechnen sind, und dient insoweit als „Auffangtatbestand“[976]. Im Folgenden beschränkt sich die Darstellung auf Ergänzungen und Abweichungen von den Bestimmungen des Pariser Übereinkommens.[977]

1. Haftung nach Art. 4 Pariser Übereinkommen i.V.m. § 25 AtG

Hinsichtlich des Anwendungsbereichs hat Deutschland einen Vorbehalt eingelegt. Nach § 25 Abs. 4 AtG findet Art. 2 PÜ keine Anwendung; der Anlageninhaber haftet vielmehr unabhängig vom Ort des Schadenseintritts.

Grundsätzlich haftet allein der Inhaber der Kernanlage (Kanalisierung der Haftung). Allerdings wurde in § 25 Abs. 2 AtG von der in Art. 4 lit. d) PÜ vorgesehenen Möglichkeit, dass der Beförderer anstelle des Anlageninhabers durch vertragliche Haftungsübernahme haftet, Gebrauch gemacht.[978] Ausnahmsweise kann also auch der Beförderer haftpflichtig werden.

Überdies hat Deutschland einen ausdrücklichen Vorbehalt zu Art. 9 PÜ erklärt, der den Ausschluss der Haftung für bestimmte Fälle von höherer Gewalt vorsieht.[979] Nach Art. 25 Abs. 3 AtG ist Art. 9 PÜ nicht anzuwenden, so dass der Anlageninhaber auch in diesen Fällen haftpflichtig ist, ebenso wie für Terrorschäden[980]. Tritt der Schaden jedoch in einem anderen Staat als Deutschland ein, gilt diese Haftung des Inhabers nur, soweit der andere Staat zum Zeitpunkt des nuklearen Ereignisses im Verhältnis zu Deutschland eine nach Art, Ausmaß und Höhe gleichwertige Regelung sichergestellt hat, Art. 25 Abs. 3 S. 2 AtG. Bei mitwirkendem Verschulden des Verletzten selbst oder desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die beschädigte Sache ausübt, gilt nach § 27 AtG § 254 BGB.

Hinsichtlich des Haftungsumfangs überlässt das Pariser Übereinkommen Art, Form und Umfang des Schadenersatzes dem innerstaatlichen Recht, Art. 11 PÜ. Die §§ 28-30 AtG füllen diese Regelungslücke für Personenschäden. Dabei lehnen sich die §§ 28-30 AtG z.T. wörtlich an die §§ 10, 11, 13 StVG, §§ 5, 6, 8 HaftpflG und §§ 35, 36, 38 LuftVG an. Für die Anwendung der §§ 28-

[976] Fischerhof, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, § 26 AtG Rn. 1.

[977] Zur Haftung für Nukleartransporte nach Art. 4 PÜ bereits ausführlich unter 2. Teil F II.

[978] Ein solcher Vertrag bedarf nach § 25 Abs. 2 AtG der Schriftform und ist vor Beginn der Beförderung oder der damit zusammenhängenden Lagerung von der zuständigen Behörde zu genehmigen.

[979] Zu den Gründen des Vorbehaltes siehe BT-Drucks. 7/2183, S. 23; Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, Art. 9 PÜ Rn. 2.

[980] Dazu bereits unter 2. Teil F II 2 e) aa); Ausführlich auch Horbach/Brown/Vanden Borre, in: Journal of Energy & Natural Resources Law, Vol. 20, 2002, 231 (250 ff.).

30 AtG kann daher auf das Schrifttum und die Rechtsprechung zum Verkehrsschadensrecht und zum allgemeinen Schadensersatzrecht verwiesen werden, allerdings nur unter Berücksichtigung der Besonderheiten nuklearer Schäden.[981] Seit Inkrafttreten des Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19.07.2002[982] sind im Falle von Körperverletzungen durch ein nukleares Ereignis Ansprüche auf Schmerzensgeld nach § 29 Abs. 2 AtG auch ohne Verschulden ausdrücklich ersatzfähig.[983] Für den Umfang der Schadensersatzpflicht bei Sachschäden und deren Folgeschäden bestehen keine besonderen Regelungen im Atomgesetz, so dass die allgemeinen Vorschriften (§§ 249 ff. BGB) gelten.[984]
Abweichend von den Bestimmungen des Pariser Übereinkommens ist die Haftung des Anlageninhabers nach § 31 Abs. 1 AtG grundsätzlich unbegrenzt. Die unbegrenzte Haftung wurde bereits im Jahre 1985 in das deutsche Atomhaftungsrecht eingeführt, da man die im Pariser Übereinkommen festgesetzten Höchstsummen für zu niedrig befand, und stellt eine deutsche Besonderheit innerhalb der Vertragsstaaten des Pariser Übereinkommens dar.[985] Die Einführung der summenmäßig unbegrenzten Haftung führte u.a. wegen der damit verbundenen Aufhebung der Kongruenz zwischen Deckung und Haftung zu schwierigen Verhandlungen mit den übrigen Vertragsstaaten, wurde jedoch schließlich von diesen akzeptiert.[986]

Bei Auslandsschäden gilt die unbegrenzte Haftung allerdings nach § 31 Abs. 2 S. 1 AtG nur im Falle der Gegenseitigkeit. Im Übrigen ist die Haftung bei Auslandsschäden auf den Betrag begrenzt, den der betreffende andere Staat im Zeitpunkt des nuklearen Ereignisses unter Einbeziehung einer zusätzlichen Entschädigung aufgrund internationaler Übereinkommen für Schadensersatz im Verhältnis zur Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung stellt, § 31 Abs. 2 S. 2 AtG. Im Verhältnis zu Nichtnuklearstaaten ist die Haftung auf

[981] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, §§ 28-30 AtG Rn. 4; Fischerhof, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, §§ 28,29,30 AtG Rn. 1. Ausführlicher ebenda.

[982] BGBl. 2002 I, S. 2674 (2679); BT-Drucks. 14/7752, S. 10, 43 f.

[983] Ein Anspruch auf Schmerzensgeld wurde bereits mit dem 3. Änderungsgesetz vom 15.07.1975 in das Atomgesetz aufgenommen (BT-Drucks. 7/2183, S. 25). Jedoch setzte die Regelung in § 29 Abs. 2 AtG a.F. die schuldhafte Herbeiführung des Schadens voraus und war deshalb wenig befriedigend.

[984] Zur Interpretation des in Art. 3 PÜ verwendeten Begriffs „Vermögenswerte" und Anwendung auf das deutsche Recht siehe Fischerhof-Pelzer, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, Art. 3 PÜ Rn. 8.

[985] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 13; Pelzer, DVBl. 1986, 875 (877).

[986] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 13; ausführlich zur Zulässigkeit einer der Höhe nach unbeschränkten Haftung Pelzer, Begrenzte und unbegrenzte Haftung im deutschen Atomrecht, S. 51 ff. sowie Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Überein-kommen, § 31 AtG Rn. 11 ff.

den Höchstbetrag nach dem Brüsseler Zusatzübereinkommen beschränkt (300 Millionen SZR), § 31 Abs. 2 S. 3 AtG.

Von der unbegrenzten Haftung ferner ausgenommen sind die in Art. 9 PÜ aufgeführten Fälle höherer Gewalt, § 31 Abs. 1 S. 2 AtG. In diesen Fällen wird die Haftung des Inhabers auf den Höchstbetrag der staatlichen Freistellungsverpflichtung (2,5 Milliarden Euro, § 34 Abs. 1 AtG) begrenzt. Im Falle einer Sachbeschädigung haftet der Ersatzpflichtige nach § 31 Abs. 3 S. 1 AtG schließlich nur bis zur Höhe des gemeinen Wertes der beschädigten Sache zuzüglich der Kosten für die Sicherung gegen die von ihr ausgehende Strahlengefahr. Schäden am Beförderungsmittel selbst werden nur dann ersetzt, wenn die Befriedigung anderer Schadensersatzansprüche sichergestellt ist, § 31 Abs. 3 S. 2 AtG.

Für den Fall, dass die gesetzlichen Schadensersatzverpflichtungen die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen, bestimmt sich deren gerechte Verteilung und das dabei zu beachtende Verfahren durch Gesetz, bis zum Erlass eines solchen Gesetzes durch Rechtsverordnung, § 35 AtG. Ein solches Verteilungsverfahren wird im Bedarfsfall vermutlich dem Seerechtlichen Verteilungsverfahren nach der SVertO nachgebildet werden.[987]

Zur Deckung seiner Haftpflicht hat der Inhaber nach Art. 10 PÜ eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit aufrechtzuerhalten, wobei Art und Bedingungen der Sicherheit dem innerstaatlichen Recht der Vertragsstaaten überlassen bleiben.

In Deutschland ist der Nachweis einer finanziellen Sicherheit – einer sogenannten Deckungsvorsorge – Genehmigungsvoraussetzung für alle nach dem Atomgesetz genehmigungspflichtigen Tätigkeiten: Unter diese fallen auch die Beförderung von Kernbrennstoffen[988] außerhalb eines abgeschlossenen Geländes im Inland (§ 4 Abs. 2 Nr. 4 AtG) ebenso wie grenzüberschreitende Beförderungen (§ 4a AtG). Bei der Beförderung von Kernmaterialien nach § 4b AtG ist die erforderliche Deckungsvorsorge dagegen lediglich vor Beginn der Beförderung nachzuweisen.

Art, Umfang und Höhe der zu erbringenden Deckungsvorsorge sind im Einzelnen in §§ 13-15 AtG i.V.m. der Atomrechtlichen Deckungsvorsorge-Verordnung (AtDeckV)[989] geregelt. Der Höchstbetrag der Deckungsvorsorge beläuft sich auf 2,5 Milliarden Euro (§ 13 Abs. 3 AtG). Bei den in Deutschland gelegenen Kernkraftwerken wird die Deckung bis zum Betrag von 255,645 Millionen Euro durch eine Haftpflichtversicherung erbracht, darüber

---

[987] Vgl. Herber, TranspR 1987, 253 (260).

[988] Der Begriff der „Kernbrennstoffe“ entspricht dem in Art. 1 lit. a) v) PÜ (siehe Abs. 1 Ziff. 3 der Anlage 1 zum AtG). Er ist nicht zu verwechseln mit dem weiteren Begriff der „Kernmaterialien“.

[989] Verordnung über die Deckungsvorsorge nach dem Atomgesetz vom 25.01.1977 (BGBl. 1977 I, S. 220 ff; zuletzt geändert in BGBl. 2007 I, S. 2631).

hinaus bis zum Höchstbetrag von 2,5 Milliarden Euro durch gegenseitige Garantiezusagen der Muttergesellschaften (Solidardeckung der Betreiber).[990] Diese private Deckungsvorsorge wird ergänzt durch die Freistellungsverpflichtung des Bundes und der Länder, §§ 34, 36 AtG.

Von der Möglichkeit eines Direktanspruchs gegen den Versicherer wurde schließlich kein Gebrauch gemacht. § 14 Abs. 1 AtG stellt ausdrücklich klar, dass ein Direktanspruch i.S.v. § 115 Abs. 1 VVG nicht begründet wird.

Sind mehrere Verursacher für einen nuklearen Schaden einem Dritten gegenüber verantwortlich, haften sie nach § 33 Abs. 1 AtG als Gesamtschuldner; den internen Ausgleich regelt § 33 Abs. 2 AtG.

Die Bundesrepublik Deutschland hat schließlich von der in Art. 8 lit. c) PÜ gegebenen Möglichkeit, kürzere Verjährungsfristen festzusetzen, Gebrauch gemacht und abweichend von Art. 8 lit. a) PÜ in § 32 Abs. 1 AtG bestimmt, dass Schadensersatzansprüche wegen nuklearer Schäden in drei Jahren ab Kenntnis oder Kennenmüssen des Schadens und der ersatzpflichtigen Person verjähren. Die absolute Verjährungsfrist beträgt dreißig Jahren ab dem schädigenden Ereignis.

2. Haftung nach Art. 4 Pariser Übereinkommen i.V.m. § 26 AtG

In den Fällen, in denen § 25 AtG nicht einschlägig ist, greift die Haftung nach Art. 4 PÜ i.Vm. § 26 Abs. 1 S. 1 AtG. Diese setzt voraus, dass durch die Wirkung eines Kernspaltungsvorgangs oder der Strahlen eines radioaktiven Stoffes oder durch die von einer Anlage zur Erzeugung ionisierender Strahlen ausgehende Wirkung ionisierender Strahlen ein Personen- oder Sachschaden verursacht wird. Haftpflichtig ist grundsätzlich der Besitzer[991] des jeweils schädigenden Stoffes. § 26 AtG kommt in erster Linie für Schäden durch Radioisotope in Betrieben oder Einrichtungen außerhalb von Kernanlagen oder während Transporten in Betracht.[992]

Bei der Beförderung radioaktiver Stoffe haftet nach § 26 Abs. 6 AtG ausnahmsweise der Absender nach den Bestimmungen des § 26 Abs. 1 bis 3 AtG, ohne Rücksicht darauf, ob er Besitzer der Stoffe ist, solange bis der Empfänger die Stoffe übernommen hat. Denn für die Sicherheit der Beförderung ist die Verpackung von entscheidender Bedeutung, welche in der Regel dem Absender obliegt.[993]

---

[990] Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 15.

[991] Maßgeblich ist, wer die tatsächliche Gewalt ausübt. Zur Bestimmung des Begriffs „Besitzer“ muss auf die allgemeinen Vorschriften des BGB zurückgegriffen werden (§§ 854 ff. BGB), Fischerhof, Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, §26 AtG Rn. 5 ff.

[992] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, § 26 AtG Rn. 2.

[993] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, § 26 AtG Rn. 8.

Die Haftung des Absenders nach § 26 AtG entspricht im Wesentlichen der Haftung des Anlageninhabers nach § 25 AtG.[994] Einen entscheidenden Unterschied sieht allerdings § 26 Abs. 1 S. 2 AtG vor, nach dem die Ersatzpflicht des Besitzers nicht eintritt, wenn der Schaden durch ein Ereignis verursacht wird, das auch bei Anwendung der nach den Umständen gebotenen Sorgfalt nicht vermieden werden konnte und das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Schutzeinrichtungen noch auf einem Versagen ihrer Verrichtungen beruht. Bei der Haftung nach § 26 AtG handelt es sich also um eine eingeschränkte („modifizierte") Gefährdungshaftung.[995]

Ferner sieht § 26 Abs. 7 AtG eine Ausnahme von der Kanalisierung der Haftung vor. Eine weitergehende Haftung des Absenders nach sonstigen Haftungsvorschriften (insbesondere §§ 823 ff. BGB, § 7 StVG, § 1 HaftpflG, § 22 WHG) ist danach möglich. Neben dem Absender haftet im Falle der Beförderung auch der Beförderer nach allgemeinen zivilrechtlichen Haftungsvorschriften.[996]

Der Absender muss ausreichende Deckungsvorsorge erbringen oder durch einen anderen erbringen lassen, § 13 Abs. 2 Nr. 2 AtG, § 4 Abs. 2 AtDeckV. Eine Freistellung durch den Staat gibt es nicht.

III. Umweltrechtliche Haftungsvorschriften

1. Haftung nach § 22 WHG

§ 22 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) normiert zwei selbständige Haftungstatbestände für Gewässerverunreinigungen: Die Haftung für bestimmte Handlungen nach § 22 Abs. 1 WHG und die Anlagenhaftung nach § 22 Abs. 2 WHG.

Beim Transport gefährlicher Güter kommen für alle Verkehrsträger sowohl die Verhaltenshaftung als auch die Anlagenhaftung in Betracht. Denn § 22 WHG dient dem umfassenden Schutz der Gewässer und normiert zu diesem Zweck eine Haftung für Änderungen der Beschaffenheit des Wassers ohne Verschulden (Gefährdungshaftung), die nicht auf eine spezifische Betriebsgefahr abstellt.[997] Beide Haftungstatbestände des § 22 WHG können nebeneinander zur Anwendung kommen.[998] Die Haftung nach § 22 WHG gilt für alle Gewässer i.S.d.

[994] § 26 Abs. 1 S. 1 AtG verweist ausdrücklich auf die §§ 27-30, § 31 Abs. 3, § 32 Abs. 1, 4 und 5 sowie auf § 33 AtG.

[995] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, § 26 AtG Rn. 3.

[996] Haedrich, Atomgesetz mit Pariser Übereinkommen, § 26 AtG Rn. 8.

[997] BGHZ 62, 351 (359); 103, 129 (135); 124, 394 (397); Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 4; BGHZ 55, 180 (183); 57, 257 (258); Breuer, Wasserrecht, Rn. 1095; Bremer, S. 285 f.

[998] BGHZ 57, 170 (173); BGH NJW 1986, 2312 (2313); vgl. BGHZ 124, 394 (397); Breuer, Wasserrecht, Rn. 1101 m.w.N.

§ 1 Abs. 1 WHG, also für oberirdische Gewässer ebenso wie für Küstengewässer und das Grundwasser. Im Verhältnis zu §§ 823 ff. BGB und sonstigen Gefährdungshaftungstatbeständen (z.B. § 7 StVG, § 1 HaftpflG, § 33 LuftVG, § 1 UmweltHG) können Schadensersatzansprüche nach § 22 WHG neben diesen geltend gemacht werden.[999]

a) Verhaltenshaftung, § 22 Abs. 1 WHG

Nach § 22 Abs. 1 S. 1 WHG ist derjenige, der in ein Gewässer Stoffe einbringt oder einleitet oder wer auf Gewässer derart einwirkt, dass die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers verändert wird, zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

Als ungeklärt galt bisher die Frage, ob das erforderliche zweckgerichtete menschliche Verhalten nur objektiv geeignet (final) sein muss oder ob es einer bewussten Handlung bedarf und das Verhalten somit eine subjektive Finalität voraussetzt.[1000] Der BGH, der diese Frage lange offen gelassen hatte, scheint nunmehr der objektivierten Sichtweise zu folgen: Nach seiner Ansicht liegt ein haftungsbegründendes Handeln erst bei einem Tun (oder Unterlassen) vor, das nach seiner objektiven Eignung darauf abzielt, dass Stoffe in ein Gewässer gelangen, wobei ein funktioneller Zusammenhang mit einer Gewässerbenutzung vorliegen muss; die bloße Verursachung des Hineingelangens genügt dagegen nicht.[1001]

Beim Transport gefährlicher Güter resultieren die Schäden in den meisten Fällen aus Stör- oder Unfällen. Das zufällige Hineingelangen aufgrund eines Stör- oder Unfalls fällt aber unstreitig nicht unter den Verhaltensbegriff, da es dabei an jeglicher Zielgerichtetheit (Finalität) fehlt.[1002] Die Verhaltenshaftung nach § 22 Abs. 1 WHG ist daher bei Gefahrguttransporten von untergeordneter Bedeutung, während die Anlagenhaftung nach § 22 Abs. 2 WHG nicht zweckgerichtet zu sein braucht[1003] und deshalb den typischen Unfallsituationen eher entspricht.

Eine Verursacherhaftung nach § 22 Abs. 1 WHG kommt im Rahmen von Gefahrguttransporten nur in den Fällen in Betracht, in denen gefährliche Stoffe be-

---

[999] Breuer, Wasserrecht, Rn. 1095; Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 31, 42.

[1000] Breuer, Wasserrecht, Rn. 1102 m.w.N. zu den beiden vertretenen Auffassungen. Die praktische Relevanz dieses Meinungsstreites wird allerdings als gering eingestuft, Breuer, Wasserrecht, Rn. 1102.

[1001] BGHZ 124, 394 (396); BGH NJW 1994, 1006; BGH VersR 1994, 565 f.

[1002] Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 7; Scheier/Klowait, ZfW 1993, 129 (131); Janke-Weddige, ZfW 1988, 381 (397); BVerwG NJW 1974, 815 f. = ZfW 1974, 296 (297).

[1003] Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 47; Breuer, Wasserrecht, Rn. 1137.

wusst in ein Gewässer gepumpt werden oder Fahrzeuge und deren Behälter unsachgemäß gereinigt werden.[1004]

b) Anlagenhaftung, § 22 Abs. 2 WHG

Nach § 22 Abs. 2 WHG haftet der Inhaber einer Anlage, die bestimmt ist Stoffe herzustellen, zu verarbeiten, zu lagern, abzulagern, zu befördern oder wegzuleiten, für die schädlichen Folgen der Wasserverschlechterung, die dadurch entstehen, dass aus einer solchen Anlage Stoffe in ein Gewässer gelangen, ohne in diese eingebracht oder eingeleitet zu sein. Für die Anwendbarkeit der Anlagenhaftung auf Gefahrguttransporte ist von entscheidender Bedeutung, dass die beim Transport verwendeten Fahrzeuge oder Transportbehälter als Anlage i.S.d. § 22 Abs. 2 WHG zu qualifizieren sind.

Der Anlagenbegriff des § 22 Abs. 2 WHG ist weit auszulegen und umfasst ortsfeste ebenso wie ortsveränderliche Einrichtungen, mit denen im Allgemeinen für eine gewisse Dauer bestimmte in § 22 Abs. 2 WHG im Einzelnen aufgeführte Zwecke mit technischen Mitteln verfolgt werden.[1005] Dabei müssen allerdings die Stoffe, mit denen dort bestimmungs- und definitionsgemäß umgegangen wird, wassergefährdend sein, d.h. sie müssen typischerweise geeignet sein, die Beschaffenheit des Wassers zu verändern.[1006] Unter den Anlagenbegriff fallen nach ständiger Rechtsprechung auch Tankwagen oder Tanklastzüge[1007], Tankschiffe[1008], Kesselwagen der Bahn[1009] und schließlich auch Behälter wie Container, Fässer, Kessel, Kisten, Flaschen[1010] sowie Benzinbehälter auf einem Tankwagen[1011]. Land-, Wasser- oder Luftfahrzeuge, die nur den zur eigenen Fortbewegung benötigten Kraftstoff mitführen, sind dagegen keine Anlagen i.S.d. § 22 Abs. 2 WHG.[1012]

Haftpflichtig ist der Inhaber der Anlage, aus der die wassergefährdenden Stoffe in ein Gewässer gelangt sind. Als Anlageninhaber wird derjenige angesehen, der die Anlage für eigene Rechnung in Gebrauch hat, nach außen hin als der für sie Verantwortliche auftritt und die tatsächliche Verfügungsgewalt besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt.[1013] Der Inhaberbegriff des § 22 Abs. 2 WHG ist

[1004] Bremer, S. 287; Stör, S. 97.
[1005] BGHZ 57, 257 (259 f.); Breuer, Wasserrecht, Rn. 1134; BGH ZfW 1994, 336 (338).
[1006] BGH NJW 1983, 2029 f.; Breuer, Wasserrecht, Rn. 1134 m.w.N.
[1007] BGHZ 47, 1 (3); 80, 1 (4); OLG Düsseldorf VersR 1965, 343; BGH ZfW 1994, 336 (338).
[1008] BGH MDR 1969, 915 f.; BGHZ 76, 35 (39); OLG Köln VersR 1966, 485 (486); OLG Köln VersR 1967, 872 (874); BGH VersR 1969, 925.
[1009] OLG Köln ZfW 1975, 66 (67); BGHZ 47, 1 (3); OLG Köln ZfW 1975, 66 (67); Aschenberg, ZfW 1968, 250 (259).
[1010] Breuer, Wasserrecht, Rn. 1134 m.w.N.
[1011] BGHZ 47, 1 (3).
[1012] Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 43.
[1013] BGHZ 80, 1 (4); BVerwG ZfW 1988, 350; Breuer, Wasserrecht, Rn. 1145 m.w.N.

also ebenso wie der Begriff des Halters i.S.d. § 7 StVG und des Luftverkehrsgesetzes sowie des Betriebsunternehmers i.S.d. § 1 HaftpflG zu verstehen.[1014]

Die Anlagenhaftung setzt ferner voraus, dass wassergefährdende Stoffe aus der Anlage in ein Gewässer gelangen und dadurch die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers verändert wird.[1015] Es genügt dabei, dass eine Gewässerverschmutzung droht oder Stoffe mittelbar – z.B. über die Kanalisation – ins Gewässer gelangen.[1016] Hinsichtlich der Änderung der Wasserbeschaffenheit ist es ausreichend, dass die Einwirkung für das Wasser gefährlich und generell geeignet ist, die Beschaffenheit des Wassers und dessen wasserwirtschaftliche Tauglichkeit zu beeinträchtigen.[1017] Bei gefährlichen Gütern wird die Wassergefährlichkeit in der Regel gegeben sein. Beispiele für nachteilige Veränderung sind Temperaturschwankungen, Radioaktivität, Verminderung des Sauerstoffgehalts oder Einleitung von bakterienverseuchtem Abwasser.[1018]

Wird der Schaden durch höhere Gewalt verursacht, ist die Anlagenhaftung nach § 22 Abs. 2 S. 2 WHG ausgeschlossen. Der Begriff der höheren Gewalt ist dabei wie in sonstigen Fällen der Gefährdungshaftung (§ 7 Abs. 2 StVG, § 1 Abs. 2 HaftpflG) auszulegen.[1019]

Im Gegensatz zu anderen Fällen der Gefährdungshaftung erschöpft sich der Verletzungstatbestand des § 22 WHG nicht in der Verletzung bestimmter Rechtsgüter (Personen- und Sachschäden), vielmehr erfasst er die Verletzung eines jeden absoluten Rechts und jeder Vermögensschädigung, soweit die Verletzung oder Schädigung durch die Beschaffenheitsveränderung adäquat verursacht wird.[1020]

Die Ersatzpflicht des Anlageninhabers umfasst also neben Personen- und Sachschäden auch reine Vermögensschäden, ökologische Schäden sowie den Ersatz von Rettungskosten.[1021] Brand- und Explosionsschäden, die durch auslaufende wassergefährdende Stoffe verursacht worden sind, sind ebenfalls nach § 22 WHG zu ersetzen, vorausgesetzt, dass die Stoffe eine direkte Veränderung der Wasserbeschaffenheit zur Folge haben.[1022]

[1014] BGHZ 80, 1 (4).

[1015] Die Tatbestandsvoraussetzung der Veränderung der Beschaffenheit des Wassers gilt auch für die Anlagenhaftung. Dies ergibt sich aus der Überschrift des Paragraphen, seiner Entstehungsgeschichte ebenso wie aus dem Sinn und Zweck der Vorschrift, Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 18; Breuer, Wasserrecht, Rn. 1142.

[1016] BGH VersR 1981, 458 (459); Breuer, Wasserrecht, Rn. 1138; Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 47.

[1017] Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 21; BGH ZfW 1988, 416 (420); Breuer, Wasserrecht, Rn. 1116 f.

[1018] Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 20.

[1019] BGHZ 47, 1 (14); Breuer, Wasserrecht, Rn. 1143. Siehe 3. Teil A I 1e).

[1020] BGHZ 47, 1 (12 f.).

[1021] BGHZ 47, 1 (12 f.); 103, 129 (140); Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 29 f.; BGHZ 80, 1 (6 f.).

[1022] OLG Köln VersR 1967, 872 (874); ausführlich dazu Bremer, S. 312 ff.

Der Haftungsumfang der Anlagenhaftung ist also erheblich weiter im Vergleich zum normalen Haftungsumfang für Drittschäden beim Transport gefährlicher Güter, der sich grundsätzlich auf Personen- und Sachschäden beschränkt.

Die Schäden müssen allerdings einem Individuum zugeordnet werden können, denn § 22 Abs. 2 WHG spricht von „einem anderen entstehenden Schaden". [1023] Reine Umweltschäden sind somit nicht ersatzfähig.

Art und Umfang des Schadensersatzes bestimmen sich nach §§ 249 ff. BGB. [1024] Der Geschädigte ist also so zu stellen, wie er ohne das schädigende Ereignis stünde. Seit Inkrafttreten des Zweiten Schadensrechtsänderungsgesetzes vom 19.07.2002 [1025] kann nun auch im Falle der Haftung nach § 22 WHG ein Anspruch auf Schmerzensgeld erhoben werden. [1026]

Im Rahmen der Haftungsbegründung – Veränderung der Wasserbeschaffenheit durch die aus der Anlage ausgetretenen Stoffe – muss ferner ein adäquat kausaler Zusammenhang bestehen, ebenso wie zwischen der Wasserbeschaffenheitsveränderung und dem geltend gemachten Schaden. [1027] Besondere Schwierigkeiten können sich dabei für den Geschädigten ergeben, der zum Nachweis der Kausalität verpflichtet ist. [1028] Deshalb wird zum einen erwogen, die Ursachenvermutung der §§ 6 und 7 UmweltHG – als Ausdruck eines allgemeinen Rechtsgedankens – auf die Haftung nach § 22 WHG wegen der Ähnlichkeit und Überschneidungen der beiden Haftungstatbestände entsprechend anzuwenden, zum anderen sollen die Grundsätze des Anscheinsbeweises gelten. [1029]

Kann eine Fehlerquelle nicht eindeutig ermittelt werden und kommen mehrere Anlageninhaber als Haftpflichtige in Betracht, greift § 22 Abs. 1 S. 2 WHG zugunsten des Geschädigten ein, der nach § 22 Abs. 2 S. 1 HS 2 WHG ausdrücklich auch für die Anlagenhaftung gilt. Danach haften alle beteiligten Anlageninhaber als Gesamtschuldner, so dass es dem Geschädigten erspart bleibt, über den Nachweis einer gefährlichen Wasserveränderung durch die ausgetretenen Stoffe hinaus noch den Nachweis dafür zu führen, dass die einzelne Einwirkung des in Anspruch genommenen Anlageninhabers tatsächlich ursächlich für den eingetretenen Schaden war.

[1023] Vgl. Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 29.

[1024] Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 29; OLG Düsseldorf ZfW 1996, 549 (553).

[1025] BGBl. 2002 I, S. 2674 ff.

[1026] Palandt/Grüneberg, BGB, § 253 Rn. 7; Breuer, Wasserrecht, Rn. 1129.

[1027] Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 53, 27; Breuer, Wasserrecht, Rn. 1154, 1120.

[1028] Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 53, 27; Breuer, Wasserrecht, Rn. 1121.

[1029] Breuer, Wasserrecht, Rn. 1121 m.w.N.; Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 53, 27.

Grundsätzlich sind Schadensersatzansprüche aus § 22 WHG – anders als die meisten Gefährdungshaftungen – der Höhe nach unbegrenzt.[1030] Dies gilt auch, wenn die Haftung aus § 22 WHG mit einer konkurrierenden Haftung aus § 7 StVG, § 1 HaftpflG oder § 33 LuftVG zusammentrifft.[1031] Deren Haftungsbeschränkungen durch Höchstsummen finden auf die wasserrechtliche Anlagenhaftung keine Anwendung; der Anlageninhaber haftet somit in der Regel bis zur höheren Gewalt.

Bei Gewässerverunreinigungen, die von Binnenschiffen ausgehen und für die eine adjektizische Haftung des Schiffseigners nach § 3 BinSchG in Betracht kommt, unterliegen konkurrierende Ansprüche aus § 22 WHG ebenfalls – seit Einführung des Summenhaftungssystems nach § 5 Nr. 4 BinSchG sogar ausdrücklich – nicht der Haftungsbeschränkung.[1032]

Einzige Ausnahme bilden Ansprüche wegen Gewässerverunreinigungen durch Seeschiffe. Handelt es sich dabei um Ölverschmutzungsschäden, verdrängt das Ölhaftungsübereinkommen von 1992 die Haftung nach § 22 WHG in seinem Anwendungsbereich vollständig. Aber auch andere Ansprüche wegen Schäden, die durch aus Seeschiffen in ein Gewässer gelangte wassergefährdende Stoffe verursacht worden sind, unterliegen der Haftungsbeschränkung nach §§ 486 ff. HGB i.V.m. dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen (HBÜ), vorausgesetzt, dass diese Schäden in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes oder mit Bergungs- oder Hilfeleistungsarbeiten stehen.[1033] Denn nach § 7 Abs. 2 EGHGB unterliegen sämtliche privatrechtlichen Ansprüche, die aus dem Schiffsbetrieb entstehen – also auch solche aus § 22 WHG –, der Haftungsbeschränkung nach den §§ 486 – 487e HGB. Ansprüche aus § 22 WHG können also ausnahmsweise im Seeschifffahrtsrecht summenmäßig beschränkt werden.

Eine Versicherungspflicht für Gewässerschäden ist nach dem Wasserhaushaltsgesetz nicht vorgesehen. Teilweise sind Ansprüche aus § 22 WHG auch über andere Pflichtversicherungen abgedeckt, wie z.B. der Kfz-Haftpflichtversicherung.[1034] Dies ist aber die Ausnahme. Zudem fallen Gewässerschäden, die als Vermögensschäden eingestuft werden, auch nicht unter den Versicherungsschutz der Allgemeinen Haftpflichtversicherung, Ziffer 1 AHB. Deshalb ist es für Gefahrguttransport-unternehmen, die häufig wassergefährdende Stoffe befördern, sinnvoll eine Gewässerhaftpflichtversicherung, die speziell auf die sich aus § 22 WHG ergebenden Haftungsrisiken zugeschnitten ist, abzuschließen.

[1030] Breuer, Wasserrecht, Rn. 1129, 1155; Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 29.

[1031] BGHZ 47, 1 (8 f.); Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 54; Gieseke, ZfW 1964, 179 (186); Bremer, S. 321 f.

[1032] Czychowski/Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, § 22 WHG Rn. 55.

[1033] Siehe dazu bereits ausführlich unter 3. Teil A I 5 b) aa); Herber, Seehandelsrecht, S. 187; Bauer, in: FS für Stimpel, S. 979 (983 f.).

[1034] OLG Hamburg, VersR 1969, 223; Bremer, S. 324.

Die Verjährung der Schadensersatzansprüche aus § 22 WHG unterliegt in der Regel den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts (§§ 194 ff. BGB).[1035] Steht die Verwirklichung des Tatbestandes des § 22 WHG allerdings in engem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Binnenschiffes, gilt ausnahmsweise die einjährige Verjährungsfrist des § 117 BinSchG oder beim Zusammenstoß von Schiffen die zweijährige Verjährungsfrist nach § 118 BinSchG.[1036]

2. Haftung nach § 1 UmweltHG

Beim Transport gefährlicher Güter ist auch eine Haftung nach § 1 Umwelthaftungsgesetz (UmweltHG) denkbar. Dieser sieht eine Gefährdungshaftung des Anlageninhabers für Personen- und Sachschäden vor, die durch von dessen Anlage ausgehende Umwelteinwirkungen verursacht werden, wobei der Kausalitätsnachweis erheblich durch die Ursachenvermutung nach § 6 UmweltHG erleichtert wird.

Für die Anwendbarkeit der Haftung nach § 1 UmweltHG auf Gefahrguttransporte ist von entscheidender Bedeutung, dass die Transportfahrzeuge unter den Anlagenbegriff des UmweltHG fallen. Anlagen i.S.d. Umwelthaftungsgesetzes sind nach § 3 Abs. 2 UmweltHG grundsätzlich nur ortsfeste Einrichtungen, die in Anhang 1 zu § 1 UmweltHG abschließend aufgeführt sind[1037]. Alle frei beweglichen Behältnisse sowie Fahrzeuge, Güterwaggons und Tankwagen werden mangels Ortsfestigkeit nicht erfasst.[1038] Stehen aber die Fahrzeuge in einem räumlichen oder betriebstechnischen Zusammenhang mit einer Anlage, dann gehören sie nach § 3 Abs. 3 lit. a) UmweltHG auch zu dieser Anlage.

Transportfahrzeuge, die innerhalb des Betriebsgeländes einer Anlage zur Ver- und Entsorgung eingesetzt werden, werden unbestritten als zu der Anlage gehörig angesehen.[1039] Fraglich ist jedoch, ob darüber hinaus auch Transporte mit Lkw oder Güterwaggons über weite Distanzen im öffentlichen Straßen- oder Schienennetz als Anlagenzubehör angesehen werden können. Dies wird zum Teil in der Literatur bejaht.[1040] Dabei wird allerdings bereits das Merkmal des räumlichen Zusammenhangs übergangen, welcher bei Ferntransporten auf öffentlichen Verkehrswegen nicht mehr gegeben ist.[1041] Der Anlagenbegriff des UmweltHG ist

---

[1035] Breuer, Wasserrecht, Rn. 1130, 1154.

[1036] BGHZ 76, 312 (317); Breuer, Wasserrecht, Rn. 1131, 1154; dazu siehe auch 3. Teil A I 4 d).

[1037] Salje/Peter, Umwelthaftungsgesetz, §§ 1, 3 Rn. 37; Paschke, Kommentar zum Umwelthaftungsgesetz, § 1 Rn. 6.

[1038] Landsberg/Lülling, Umwelthaftungsrecht, § 3 UmweltHG Rn. 11; Schmidt-Salzer, Kommentar zum Umwelthaftungsrecht, § 3 Rn. 15.

[1039] Landsberg/Lülling, Umwelthaftungsrecht, § 3 UmweltHG Rn. 20; Salje/Peter, Umwelthaftungsgesetz, §§ 1, 3 Rn. 52; Schünemann, TranspR 1992, 53 (59).

[1040] Schünemann, TranspR 1992, 53 (59); ohne Begründung auch Landsberg/Lülling § 3 Rn. 20.

[1041] Bremer, S. 326; vgl. auch Soergel/Spickhoff/Riedhammer, BGB, Band 12, § 3 UmweltHG Rn. 12.

zudem – anders als im WHG – auf die Anlagearten in Anhang 1 beschränkt und knüpft im Grundsatz an die Ortsfestigkeit an.[1042] Die Einbeziehung von Fahrzeugen stellt also bereits eine Ausnahme dar. Deshalb kann der betriebstechnische Zusammenhang nur in einem engen, eingeschränkten Sinn verstanden werden.

Bei Transporten über weite Distanzen ist dieser nicht mehr gegeben. Transporte auf öffentlichen Verkehrswegen erfüllen daher nicht das Kriterium des räumlichen oder betriebstechnischen Zusammenhangs und unterliegen somit auch nicht der Haftung nach § 1 UmweltHG.[1043]

IV. Allgemeine Haftungsvorschriften

Nicht zuletzt kommen bei Gefahrguttransportunfällen die allgemeinen zivilrechtlichen Haftungsvorschriften über unerlaubte Handlungen (§§ 823 ff. BGB) als Anspruchsgrundlage in Betracht. Dies gilt unabhängig davon, ob der Transport gefährlicher Güter zu Lande, zu Wasser oder mit Luftfahrzeugen erfolgt.[1044]

Wie bereits festgestellt, steht die Haftung aus unerlaubter Handlung in Anspruchskonkurrenz zu der verkehrträgerspezifischen sowie zu der umweltrechtlichen Haftung, nicht dagegen zur Haftung für Nukleartransporte nach Art. 4 PÜ i.V.m. § 25 AtG.[1045] Ein entscheidender Unterschied zu den bisher behandelten Haftungsnormen liegt darin, dass die Haftung nach den §§ 823 ff. BGB unbegrenzt ist, dafür aber ein Verschulden des Haftpflichtigen voraussetzt, welches grundsätzlich von dem Geschädigten zu beweisen ist[1046].

1. Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB

Nach § 823 Abs. 1 BGB, der zivilrechtlichen Basisnorm außervertraglicher Schadensersatzpflichten, haftet, wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, für den daraus entstandenen Schaden.

Beim Transport gefährlicher Güter kommt insbesondere die Verletzung der gefahrgutrelevanten Rechtsgüter Leben, Körper, Gesundheit sowie die Verletzung des Eigentums in Betracht, aber auch eigentumsähnliche sonstige Rechte mit Aus-

---

[1042] Salje/Peter, Umwelthaftungsgesetz, §§ 1,3 Rn. 32.

[1043] Im Ergebnis ebenso Bremer, S. 326 ff., Stör, S. 98 und Soergel/Spickhoff/Riedhammer, BGB, Band 12, § 3 UmweltHG Rn. 12.

[1044] Schünemann, TranspR 1992, 53 (55).

[1045] Siehe 3. Teil A: I 1g) bb); I 2; I 3 g); I 4 a); I 5 a); I 6 g); II und III 1. Dies gilt ebenso im Falle einer Haftung nach § 1 UmweltHG (§ 18 UmweltHG).

[1046] Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 80; zur Beweislast im Einzelnen unter 3. Teil A IV 1 und 2.

schließlichkeitscharakter wie der Besitz oder das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb.[1047] Diskutiert wurde ferner die Anerkennung ökologischer Güter (sauberes Wasser, saubere Luft, Flora und Fauna etc.) als „sonstiges Recht" i.S.d. § 823 Abs. 1 BGB.[1048] Dies lehnt die ganz herrschende Meinung jedoch überzeugend mit der Begründung ab, dass es sich bei ökologischen Gütern um Allgemeingüter handelt, § 823 Abs. 1 BGB aber nur Rechtsgüter schützt, die Einzelpersonen zugewiesen werden können.[1049] Personen- und Sachschäden einzelner Rechtssubjekte, die mit ökologischen Schäden einhergehen (z.B. Kontaminierung eines Grundstücks durch ausgelaufenes Öl), können dagegen unproblematisch nach § 823 Abs. 1 BGB geltend gemacht werden.

Zum Ersatz verpflichtet ist derjenige, der die geschützten Rechtsgüter Dritter rechtswidrig und schuldhaft beeinträchtigt. § 823 Abs. 1 BGB knüpft also hinsichtlich der Frage nach dem Ersatzpflichtigen allein an die haftungsbegründende Kausalität zwischen Verhalten und eingetretener Rechtsgutsverletzung an.[1050] Die haftungsbegründende Kausalität beurteilt sich neben dem grundlegenden naturwissenschaftlichen Kausalzusammenhang i.S.d. Äquivalenztheorie, einschränkend nach der Adäquanztheorie sowie nach dem Schutzzweck der Norm.[1051] Bei Gefahrguttransportunfällen kommen als Ersatzpflichtige alle am Transport beteiligten Personen in Betracht. Dies sind während der Beförderung insbesondere der Fahrzeugführer (Lkw-Fahrer, Lokführer, Kapitän, Pilot) und dessen Begleitpersonal (Schiffsbesatzung), sofern ihnen schuldhaftes Verhalten zur Last gelegt werden kann. Ferner kommen die Transportunternehmer (Beförderer) selbst in Betracht, die für die Organisation, den verkehrstauglichen Zustand des Transportfahrzeuges und dessen Instandhaltung verantwortlich sind, und mitunter bereits als Fahrzeughalter, Betriebsunternehmer oder Reeder nach den einschlägigen Gefährdungshaftungstatbeständen haften. Aber auch der für die sichere Verpackung und richtige Deklarierung verantwortliche Absender, der beauftragte Verlader, der Spediteur, der Disponent und der Empfänger können nach § 823 BGB haften, ebenso wie der Grenzschützer oder Zöllner, der bei der Kontrolle ungenügend gesicherte Ladung nicht zurückweist, obwohl er die Gefährlichkeit der Situation erkannt hat oder hätte erkennen müssen.

Ersatzpflichtiger kann schließlich auch der Gefahrgutbeauftragte sein. Die Institution des Gefahrgutbeauftragten wurde zur Verbesserung der Sicherheit beim Gefahrguttransport durch die Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) vom

---

1047 Vgl. Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 3 ff.; in Bezug auf Gefahrguttransporte ausführlich Bremer, S. 16 ff.

1048 Medicus, JZ 1986, 778 (779f.); Köndgen, Umwelt- und Planungsrecht (UPR) 1983, 345 (349 f.).

1049 Medicus, Natur und Recht 1990, 145 (147); Schünemann, TranspR 1992, 53 (55).

1050 Schünemann, TranspR 1992, 53 (55); vgl. Palandt/Grüneberg, BGB, Vorb. Vor § 249 Rn. 24.

1051 Dazu ausführlich Soergel/Spickhoff, BGB, § 823 Rn. 19 ff. m.w.N.; Kropholler, BGB, § 823 Rn. 19 ff.; Palandt/Grüneberg, BGB, Vorb. vor § 249 Rn. 24 ff.

12.12.1989[1052] geschaffen. Verletzt der Gefahrgutbeauftragte die ihm nach § 1c Abs. 1 i.V.m. Anlage 1 GbV obliegenden Kontroll- und Anzeigepflichten insbesondere durch Unterlassen, haftet er nach § 823 BGB.[1053] Mehrere Verantwortliche haften nach §§ 840, 421 ff. BGB als Gesamtschuldner.

Die Verletzung von Sorgfaltspflichten und Sicherheitsstandards (Verkehrssicherungspflichten), welche zu einer Schädigung der in § 823 Abs. 1 BGB genannten Rechtsgüter führt, kann ebenfalls zum Schadensersatz nach § 823 BGB verpflichten.[1054] Die Rechtsprechung hat das Institut der Verkehrssicherungspflichten entwickelt, um insbesondere den haftungsbegründenden Tatbestand durch Unterlassen deliktsrechtlich zu erfassen, ebenso wie mittelbare Schäden, die nicht sofort, sondern erst am Ende einer mehr oder weniger langen Kausalkette stehen.[1055] Die allgemeine Verkehrssicherungspflicht beruht auf dem Gedanken, dass derjenige, der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenlage für Rechtsgüter Dritter schafft (z.B. durch Eröffnung eines Verkehrs, Errichtung einer Anlage oder Übernahme einer Tätigkeit), die Pflicht hat, die erforderlichen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um Schädigungen Dritter möglichst zu verhindern.[1056]

Im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten können folgende Fallgruppen von Verkehrssicherungspflichten eine Rolle spielen: Die Beherrschung eines Sachbereichs (während des Transports hat bspw. der Fahrzeugführer die tatsächliche Herrschaft über die Gefahrgüter), die Schaffung einer besonderen Gefahrenlage, das Inverkehrbringen (gefährlicher) Sachen und Pflichten, die sich aus der beruflichen Stellung ergeben.[1057]

Die Verletzung der nach § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgüter oder Verkehrspflichten ist im Rahmen von Gefahrguttransportunfällen regelmäßig rechtswidrig.[1058] Der Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 1 BGB setzt ferner vorsätzliches oder fahrlässiges Verhalten i.S.d. § 276 BGB voraus. Beim Transport gefährlicher Güter kommt insbesondere ein Verschulden durch fahrlässiges Verhalten in Betracht, welches vorliegt, wenn die im Verkehr erforderliche aufgrund der Gefährlichkeit der Güter erheblich gesteigerte Sorgfalt nicht beachtet wurde.

[1052] BGBl. 1989 I, S. 2185 ff.; neugefasst in BGBl. 1998 I, S. 648 ff., zuletzt geändert durch Art. 481 in BGBl. 2006 I, S. 2407 (2468).

[1053] Zur Haftung des Gefahrgutbeauftragten siehe Dörner, TranspR 1992, 121 ff.; Salje, TranspR 1998, 5 (6 ff.).

[1054] Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 45 ff.

[1055] Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 45, 26; MüKo/Mertens, BGB, § 823 Rn. 2; zur historischen Entwicklung Bar, JZ 1979, 332 ff.

[1056] Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 46; BGHZ 121, 368 (375); BGH VersR 2006, 803; BGH NJW-RR 2003, 1459 m.w.N.

[1057] Siehe dazu die Ausführungen von Stör, S. 48 ff. Einige diesbezügliche Beispielsfälle aus der Rechtsprechung finden sich bei Bremer, S. 37 ff. Zu den Fallgruppen allgemein MüKo/Mertens, BGB, § 823 Rn. 211 ff.

[1058] Zur Bedeutung der Streitfrage nach dem Wesen des Unrechts (Handlungs- oder Erfolgsunrecht) im Rahmen der deliktischen Haftung siehe Medicus, Bürgerliches Recht, Rn. 606.

Dabei gilt ein objektiver Sorgfaltsmaßstab.[1059] Des Weiteren muss der entstandene Schaden kausal auf die Rechtsgutsverletzung zurückzuführen sein.[1060]

Hinsichtlich aller anspruchsbegründenden Tatsachen (Verschulden, Schaden, Ursächlichkeit) trägt grundsätzlich der Geschädigte die Beweislast.[1061] Unfälle von Gefahrguttransporten sind aber meist sehr komplex, so dass der Geschädigte u.U. Schwierigkeiten hat einzelne Haftungsvoraussetzungen zu beweisen. Häufig kommen dem Geschädigten jedoch Beweiserleichterungen wie der Anscheinsbeweis oder eine Beweislastumkehr zugute.[1062] Dies dürfte bei Gefahrguttransportunfällen katastrophalen Ausmaßes umso mehr gelten.[1063]

Art, Inhalt und Umfang des Schadensersatzanspruchs richten sich nach den allgemeinen Grundsätzen der §§ 249 ff. BGB; zu ersetzen ist grundsätzlich das negative Interesse, d.h. der Geschädigte ist so zu stellen, wie er ohne das haftungsbegründende Ereignis stünde.[1064] Für Personenschäden sind zudem die §§ 842 ff. BGB zu berücksichtigen, sowie der Anspruch auf Schmerzensgeld nach § 253 Abs. 2 BGB. Reine Vermögensschäden sind i.R.d. § 823 Abs. 1 BGB nicht ersatzfähig; diese können jedoch nach § 823 Abs. 2 BGB geltend gemacht werden. Ein eventuelles Mitverschulden des Geschädigten ist nach § 254 BGB zu berücksichtigen.

Ansprüche aus § 823 und § 831 BGB verjähren nach den allgemeinen Vorschriften §§ 194 ff. BGB. Danach unterliegen die Ansprüche der regelmäßigen Verjährungs-frist von drei Jahren, §§ 195, 199 BGB. Die kenntnisunabhängige absolute Verjährungsfrist beträgt 30 bzw. 10 Jahre, § 199 Abs. 2 und 3 BGB.

2. Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. einem Schutzgesetz

Neben der Haftung aus § 823 Abs. 1 BGB kommt eine Haftung aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. einem Schutzgesetz in Betracht.[1065] § 823 Abs. 2 BGB begründet beim schuldhaften Verstoß gegen ein Schutzgesetz einen Schadensersatzanspruch, einschließlich eines Anspruchs auf Ersatz reiner Vermögensschäden, und erweitert dadurch das Deliktsrecht erheblich. Ein Schutzgesetz ist jede Rechtsnorm, die nach ihrem Zweck und Inhalt dem Schutz von Individualinteres-

---

[1059] Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 43; Palandt/Grüneberg, BGB, § 276 Rn. 15.

[1060] Die haftungsausfüllende Kausalität beurteilt sich im Grunde nach denselben Kausalitätstheorien wie die haftunsbegründende Kausalität, siehe dazu Soergel/Spickhoff, BGB, § 823 Rn. 20 ff.; Palandt/Grüneberg, BGB, Vorb. vor § 249 Rn. 24 ff.

[1061] Soergel/Spickhoff, BGB, § 823 Rn. 157; Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 80.

[1062] Soergel/Spickhoff, BGB, § 823 Rn. 158 ff.; in Bezug auf Gefahrguttransporte siehe auch die Ausführungen von Stör, S. 67 ff.

[1063] Vgl. Herber, TranspR 1987, 253 (254).

[1064] Palandt/Sprau, BGB, Einf. von § 823 Rn. 17. Auf die Darstellung des deutschen Schadensersatz-rechts wird verzichtet.

[1065] Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 56.

sen dient oder zumindest neben Allgemeininteressen auch Individualinteressen zu schützen bestimmt ist, unabhängig davon, ob sie privatrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher Natur ist.[1066]

Gerade die Berücksichtigung der bei Gefahrguttransporten so bedeutsamen Normen des öffentlichen Rechts wird durch § 823 Abs. 2 BGB gewährleistet. Als Schutzgesetze kommen insbesondere das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG)[1067] sowie die auf seiner Ermächtigung (§ 3 Abs. 1 GGBefG) basierenden Gefahrgutverordnungen (GGVSE[1068], GGVBinSch[1069], GGVSee[1070], GbV[1071])[1072] in Betracht.[1073]

Ob es sich dabei um Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB handelt, wurde zunächst unproblematisch angenommen[1074], später jedoch teilweise angezweifelt[1075]. Entscheidender Anknüpfungspunkt ist der individualschützende Charakter der jeweiligen Norm. Das Gefahrgutgesetz selbst, das nach seinem § 1 Abs. 1 für alle Verkehrsträger gilt, enthält überwiegend formelle Regelungen und kaum konkrete Verhaltensanforderungen (§§ 8, 9 GGBefG). Konkrete Verhaltes- und Sicherheitspflichten finden sich umso mehr in den verkehrsspezifischen Gefahrgutverordnungen. Deren Anwendungsbereich und damit auch ihr Schutzzweck ergibt sich wiederum aus der Definition in § 2 Abs. 1 GGBefG, wonach es sich bei gefährlichen Gütern um Stoffe und Gegenstände handelt, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und andere Sachen ausgehen können. Das Gesetz geht also von der Vorstellung aus, dass auch individuelle Rechtsgüter wie Leben, Gesundheit und Eigentum durch den Gefahrguttransport bedroht sein

---

[1066] BGHZ 46, 17 (23); 66, 388 (390); 84, 312 (314); 100, 13 (14 f.); Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 56 f.

[1067] BGBl. 1975 I, S. 2121 ff.

[1068] Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen - Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (BGBl. 2006 I, S. 2683 ff.).

[1069] Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnengewässern – Gefahrgutverordnung Binnenschiffahrt (BGBl. 2004 I, S. 136 ff.; zuletzt geändert durch die Verordnung vom 26.06.07 BGBl. 2007 I, S. 1222 f.).

[1070] Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen – Gefahrgutverordnung See (BGBl. 2006 I, S. 138 ff.).

[1071] Gefahrgutbeauftragtenverordnung (BGBl. 1989 I, S. 2185 ff.).

[1072] Zu den Gefahrgutverordnungen im Einzelnen siehe Hole/Busch, TranspR 1986, 401 ff.

[1073] Es werden nur die für den Gefahrguttransport besonders relevanten Vorschriften auf ihren Schutzgesetzcharakter untersucht. Ein sehr ausführlicher Überblick über weitere mögliche Schutzgesetze im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten findet sich bei Stör, S. 59 ff.

[1074] OLG Hamm, NJW-RR 1993, 914 (916); Dubischar, Grundriß des gesamten Gütertransportrechts, S. 30; Basedow, RabelsZ 1984, 365 (368); Dörner, TranspR 1992, 121 (124); Bremer, S. 74 Fn. 224 m.w.N.

[1075] Schünemann, TranspR 1992, 53 (56).

können und daher zu schützen sind.[1076] Die konkreten Verhaltenspflichten der Gefahrgutverordnungen weisen daher in Verbindung mit § 2 GGBefG zumindest auch individualschützenden Charakter auf. Dass die Normen in erster Linie dazu bestimmt sind das Allgemeininteresse zu schützen, schadet nicht.[1077]

Auch Schünemann schließt den Schutzgesetzcharakter dieser Normen nicht konsequent aus, beschränkt den Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB aber auf unmittelbare Personen- und Sachschäden.[1078] Richtig ist, dass im Einzelfall stets geprüft werden muss, ob eine konkrete Verhaltenspflicht verletzt wurde und sich auch gerade die Gefahr, der die Vorschrift vorbeugen wollte, verwirklicht hat (sachlicher Schutzbereich). Zudem muss der Geschädigte zu dem von der Norm geschützten Personenkreis gehören (persönlicher Schutzbereich). Bei den Gefahrgutverordnungen ist jede Person, deren Rechtsgüter und Rechte durch den Gefahrguttransport bedroht werden könnten – praktisch also jedermann – in den Schutzbereich einbezogen. Ferner können nur individualisierte Schäden einbezogen werden, nicht dagegen Schäden an ökologischen Gütern, die der Allgemeinheit zugeordnet werden müssen.[1079]

Den nationalen Gefahrgutverordnungen stehen auf internationaler Ebene die Regelungen des ADR[1080] für den Straßenverkehr, des RID[1081] für den Eisenbahnverkehrs, des ADN[1082] und ADNR[1083] für die Binnenschifffahrt sowie des IMDG-Code[1084] und ISM Code[1085] für die Seeschifffahrt gegenüber, die allerdings größtenteils in die jeweiligen Gefahrgutverordnungen eingearbeitet worden sind oder auf welche verwiesen wird. Insgesamt gelten für die Beurteilung ihres Schutzgesetzcharakters die oben gemachten Ausführungen.

Im Luftverkehr, für den es eine spezielle Gefahrgutverordnung bisher nicht gibt,[1086] können sich konkrete Verhaltenspflichten mit individualschützendem Charakter aus nationalen Zulassungs-, Betriebs- und Verkehrsvorschriften nach

---

[1076] Siehe auch Dörner, TranspR 1992, 121 (124).

[1077] Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 57; BGH NJW 1992, 241 (242).

[1078] Schünemann, TranspR 1992, 53 (56); im Ergebnis ebenso Dörner, TranspR 1992, 121 (124).

[1079] Dazu Bremer, S. 79 ff.; Schünemann, TranspR 1992, 53 (56).

[1080] Europäisches Übereinkommen vom 30.09.1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (BGBl. 1969 II, S. 1489 ff).

[1081] Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Anlage C zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF) vom 09.05.1980 (BGBl. 1985 II, S. 130 ff., 666, Neufassung BGBl. 2002 II, 2140 ff., 2256 f.).

[1082] Entwurf eines Europäischen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen.

[1083] Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) (BGBl. 1971 I, S. 1851 ff., Neufassung BGBl. 2003 II, S. 648).

[1084] International Maritime Dangerous Goods Code - Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen.

[1085] International Safety Management Code (vollständig: International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention).

[1086] Eine Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr (GGVL) ist jedoch in Vorbereitung.

dem LuftVG (z.B. § 27) und die dazu ergangenen Rechtsverordnungen (§§ 76-78 LuftVZO, LuftVO) ergeben,[1087] aber auch aus den internationalen Vorschriften der IATA-DGR[1088] und der ICAO-TI[1089].

Auch Vorschriften zum Schutz der Verkehrssicherheit, können zum Schutz des Einzelnen bestimmt sein, wenn dieser Schutz nicht nur als Reflex der Norm erreicht wird, sondern in ihrem Aufgabenbereich liegt.[1090] Bei Gefahrguttransporten auf der Straße kommen alle Schutzvorschriften des Straßenverkehrsrechts in Betracht, wie solche aus der StVO (insbesondere § 2 Abs. 3a), der StVZO und dem StGB; für den Transport auf der Schiene oder auf Binnengewässern die Eisenbahnsignalordnung bzw. die Binnenschifffahrtsstraßenordnung (§§ 1.04, 1.15 BinSchStrO). Zu prüfen ist wiederum, inwieweit der Geschädigte und dessen geltend gemachter Schaden vom Schutzbereich der Norm erfasst werden.

Ferner wird auch der Schutzgesetzcharakter bestimmter Umweltstraftatbestände (§§ 324, 324a, 326, 328, 330 StGB) diskutiert.[1091] Insbesondere § 328 Abs. 2 und 3 Nr. 2 StGB, der speziell den Umgang mit radioaktiven Stoffen und gefährlichen Gütern anspricht, wird auch Individualschutz zugesprochen.[1092] § 330 Abs. 2 und § 330a StGB stellen sogar ausschließlich die Gefährdung oder Verletzung von Individualrechtsgütern unter Strafe.[1093]

Beim Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 2 BGB bildet schließlich das Verschulden weiterhin eine Anspruchsvoraussetzung, auch wenn das einschlägige Schutzgesetz selbst kein Verschulden voraussetzt. Allerdings genügt für die Verschuldensannahme – anders als bei Geltendmachung eines Anspruchs nach § 823 Abs. 1 BGB –, dass der Geschädigte den objektiven Verstoß gegen ein Schutzgesetz nachweisen kann.[1094] Es tritt also eine allgemeine Beweislastumkehr zugunsten des Geschädigten ein, mit der Maßgabe, dass derjenige, der gegen ein Schutzgesetz verstoßen hat, sich entlasten muss.[1095] Hinsichtlich der übrigen Haf-

[1087] Vgl. Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 426 f.

[1088] Dangerous Goods Regulations der IATA - Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter der IATA (IATA: International Air Transport Association - Internationaler Verband der Luftfahrtgesellschaften).

[1089] Technical lnstructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air - Technische Anweisungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr der ICAO.

[1090] Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 57.

[1091] Sehr ausführlich Endres, Normen des Umweltrechts als Schutzgesetze i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB, S. 149 ff., 155 ff.; Bremer, S. 84 ff.; zusammenfassend Stör, S. 64 ff.

[1092] Zu den von § 328 Abs. 2 und 3 StGB geschützten Rechtsgütern gehören Leben und Gesundheit eines Menschen sowie Eigentum Dritter von bedeutendem Wert, Fischer, StGB, § 328 Rn. 12; MüKo/Alt, StGB, § 328 Rn. 2 f. Stör weist aber zu Recht darauf hin, dass ein Rückgriff auf § 328 StGB als Schutzgesetz insofern überflüssig ist, als dass dieser Verletzung gefahrgutspezifischer Vorschriften voraussetzt, die regelmäßig selbst schon Schutzgesetzcharakter haben, Stör, S. 65 f.

[1093] MüKo/Alt, StGB, § 330 Rn. 2; § 330a Rn. 1; MüKo/Schmitz, StGB, Vor §§ 324 ff. Rn. 16.

[1094] Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 81; OLG Hamm, NJW-RR 1993, 914 (916).

[1095] Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 81; BGH VersR 1961, 231 (232).

tungsvoraussetzungen kann auf die Ausführungen zu § 823 Abs. 1 BGB verwiesen werden.

3. Haftung nach § 831 BGB

§ 831 BGB normiert die deliktische Haftung des Geschäftsherrn für das rechtswidrige Verhalten seiner Verrichtungsgehilfen. Beim Transport gefährlicher Güter spielt die Haftung nach § 831 BGB insbesondere im Verhältnis des Transportunternehmers zu seinen angestellten Fahrzeugführern und anderen Hilfspersonen eine Rolle. Der Geschäftsherr haftet für eigenes vermutetes Verschulden unabhängig vom Verschulden des Verrichtungsgehilfen. Jedoch kann er sich von seiner Haftung befreien, wenn ihm der sog. Entlastungsbeweis i.S.d. § 831 Abs. 1 S. 2 BGB gelingt.

Verrichtungsgehilfe i.S.d. § 831 BGB ist derjenige, dem von einem anderen eine Tätigkeit übertragen worden ist, unter dessen Einfluss er allgemein oder im konkreten Fall handelt und zu dem er in einer gewissen Abhängigkeit steht, wobei es genügt, dass der Geschäftsherr die konkrete Tätigkeit des Handelnden jederzeit beschränken, untersagen oder nach Zeit und Umfang bestimmten kann, also ein sogenanntes Weisungsrecht hat.[1096] Verrichtungsgehilfen beim Gefahrguttransport sind beispielsweise die angestellten Gefahrgutbeauftragten[1097], Fahrzeugführer, Beifahrer etc., nicht dagegen der selbständige Gefahrgutbeauftragte, Verlader, Absender, Spediteur oder Empfänger. Der Verrichtungsgehilfe muss eine tatbestandsmäßige, rechtswidrige, nicht aber notwendigerweise schuldhafte Handlung i.S.d. §§ 823 ff. BGB in Ausführung einer Verrichtung begangen haben.[1098] Erforderlich ist ein unmittelbarer innerer Zusammenhang zwischen der dem Gehilfen aufgetragenen Verrichtung nach ihrer Art und ihrem Zweck und der schädigenden Handlung.[1099]

Die schuldhafte Pflichtverletzung des Geschäftsherrn wird ebenso wie der ursächliche Zusammenhang zwischen der Pflichtverletzung und dem Schaden nach § 831 Abs. 1 S. 1 BGB vermutet.[1100] Allerdings kann sich der Geschäftsherr von seiner Haftung bereits dadurch befreien, dass er nur eine der beiden Vermutungen widerlegt. Denn nach § 831 Abs. 1 S. 2 BGB tritt die Ersatzpflicht nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl, Überwachung und Leitung der bestellten Person und der Beschaffung der erforderlichen Geräte die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet hat oder der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.

[1096] BGHZ 45, 311 (313); Palandt/Sprau, BGB, § 831 Rn. 5.
[1097] Dazu ausführlich Stör, S. 71 f.
[1098] Palandt/Sprau, BGB, § 831 Rn. 8 f.
[1099] BGH NJW 1971, 31 (32); BGH NJW-RR 1989, 723 (725).
[1100] Palandt/Sprau, BGB, § 831 Rn. 1.

Allgemein werden an die Auswahl- und Überwachungspflichten des Geschäftsführers hohe Ansprüche gestellt. Beispielsweise wird verlangt, dass der Arbeitgeber Kontrollfahrten durchführt, bei denen er die Fahrweise seines angestellten Fahrers von einem anderen Fahrzeug aus beobachtet.[1101] Grundsätzlich gilt, dass die Sorgfaltsanforderungen an den Geschäftsherrn mit der Art, dem Ausmaß und der Gefährlichkeit der Tätigkeit steigen.[1102] Bei Gefahrguttransporten kommt es insbesondere auf die Beachtung der sicherheitsrelevanten Vorschriften sowie die Kontrolle der Mitarbeiter bzgl. der Einhaltung dieser Vorschriften an.[1103]

Der Geschäftsherr kann sich schließlich auch durch den Nachweis entlasten, dass er die Auswahl und Überwachung einem bewährten und zuverlässigen höheren Angestellten übertragen hat.[1104] Dieser sog. „dezentralisierte Entlastungsbeweis" spielt gerade bei größeren Betrieben eine Rolle. Allerdings hat der Geschäftsherr dann immer noch selbst für allgemeine Sicherheits- und Aufsichtsanordnungen zu sorgen, nach denen sich der Angestellte richten muss, und sich von Zeit zu Zeit davon zu überzeugen, dass die Anweisungen auch durchgeführt werden.[1105] Selbst für den Fall, dass ihm der dezentralisierte Entlastungsbeweis gelingt, kann er noch wegen Organisationsverschulden nach § 823 Abs. 1 BGB zur Verantwortung gezogen werden.[1106]
Unternehmer, die gefährliche Güter versenden, befördern oder verpacken, werden ihre Kontrollaufgaben häufig auf einen Gefahrgutbeauftragten übertragen. Ist dieser selbständig, kommt eine Haftung nach § 831 Abs. 2 BGB in Betracht.[1107]

B. Frankreich

Im französischen Recht finden sich ebenso wie im deutschen keine spezifischen Vorschriften über die Haftung gegenüber Dritten für durch Gefahrguttransporte verursachte Schäden. Daher kommt das allgemeine Deliktsrecht zur Anwendung, das bis auf wenige Ausnahmen im *Code civil* (C.c.) unter der Überschrift „*Des délits et des quasi-délits*" in fünf Artikeln (Art. 1382 – 1386) geregelt ist. Neben der Haftung für eigenes fehlerhaftes Verhalten nach den Generalklauseln der Art. 1382,

[1101] BGH VersR 1984, 67.
[1102] Palandt/Sprau, BGB, § 831 Rn. 12 ff.
[1103] Siehe zu den Anforderungen an die organisatorischen Vorkehrungen bei Gefahrguttransporten und Kontrollpflichten des Gefahrgutunternehmers beim Einsatz eines Gefahrgutbeauftragten im Einzelnen BGH VersR 1996, 469 ff.
[1104] BGHZ 4, 1 (2); BGH VersR 1964, 297.
[1105] BGH VersR 1964, 297.
[1106] BGHZ 4, 1 (2 f.); BGH MDR 1968, 139 (140); Palandt/Sprau, BGB, § 823 Rn. 50; § 831 Rn. 11.
[1107] Dazu Dörner, TranspR 1992, 121 (123).

1383 C.c. und der Haftung für Dritte nach Art. 1384 Abs. 5 C.c. ist bei Gefahrguttransporten insbesondere die Haftung für durch Sachen angerichtete Schäden nach Art. 1384 Abs. 1, 2. Alt. C.c. (allgemeine Sachhalterhaftung) einschlägig.

Nach Art. 1384 Abs. 1, 2. Alt. C.c. haftet der *gardien* (Halter) einer Sache für den Schaden, der durch die Sache verursacht worden ist, über welche dieser die Verfügungsgewalt hat. Dabei kommt es auf ein Verschulden des Halters nach geltendem Recht nicht mehr an.[1108] Der Verzicht auf das Verschuldenserfordernis sowie die extensive Auslegung des Art. 1384 Abs. 1 C.c. haben dazu geführt, dass bis heute kein besonderes Bedürfnis an der Einführung von Gefährdungshaftungs-tatbeständen durch Spezialgesetze besteht.[1109] Die allgemeine Sachhalterhaftung findet daher auch auf den Transport gefährlicher Güter mittels Lkw, Eisenbahn, Binnen- und Seeschiffen Anwendung.[1110] Lediglich im Bereich der Luftfahrt[1111] und der Kernenergie[1112] sowie für die Ölverschmutzungsschäden durch Seeschiffe[1113] existieren spezielle Gefährdungshaftungstatbestände. Die Haftung des Kraftfahrzeughalters wird ferner durch die Bestimmungen des am 01.01.1986 in Kraft getretenen „*Loi Badinter*“ zugunsten nichtmotorisierter Unfallopfer gesondert geregelt. Für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein, verweist der *Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure* schließlich auf das deutsche BinSchG.

I. Allgemeine Sachhalterhaftung nach Art. 1384 Abs. 1, 2. Alt. Code civil

1. Haftungsprinzip

Die Haftung des Halters *(gardien)* für durch Sachen angerichtete Schäden wurde durch Rückgriff auf die ursprünglich nur als Einleitung gedachte Formulierung des Art. 1384 Abs. 1, 2. Alt. C.c. geschaffen und beruhte noch bis gegen Ende des

[1108] Dazu siehe 3. Teil B I 1; ausführlich Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 664 f.

[1109] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 665.

[1110] Vgl. Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 665; vgl. Beudant, Droit Civil Français, Band IXbis, Nr. 1510, S. 138; vgl. Cour de cass. 19.06.1951, Dalloz 1951, Jurisprudence S. 717; vgl. Cour de cass. 23.01.1959, Dalloz 1959, Jurisprudence S. 281.

[1111] Art. 141-2 *Code de l´aviation civile.*

[1112] Gesetz Nr. 68-943 vom 30.10.1968 *relative à la responsabilité civile dans le domaine de l`énergie nucléaire*, geändert durch das Gesetz Nr. 90-488 vom 16.06.1990 sowie durch das Gesetz Nr. 2006-686 vom 13.06.2006.

[1113] Art. L 218-1 *Code de l`environnement* verweist auf das Ölhaftungsübereinkommen von 1992. Sein Vorgänger, das Gesetz Nr. 77-530 vom 26.05.1977 *relative à la responsabilité et obligation d`assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures* wurde vollständig aufgehoben.

19. Jahrhunderts auf dem Verschuldensprinzip.[1114] Nachdem zunehmend die Verschuldensvermutung für die Haftungsbegründung genügte und gleichzeitig die Anforderungen an den Entlastungsbeweis erschwert wurden, stellte schließlich das berühmte Jand´heur-Urteil vom 13.02.1930 *(arrêt Jand`heur)*[1115] der Vereinigten Zivilkammern des Kassationshofes endgültig klar, dass der Nachweis des Halters, ihn treffe an der Entstehung des Schadens kein Verschulden, zur Haftungsbefreiung nicht mehr ausreicht.[1116] Auf das Verschuldenserfordernis wird seitdem verzichtet, so dass die Sachhalterhaftung nach Art. 1384 Abs. 1, 2. Alt. C.c. heute der Sache nach eine Gefährdungshaftung darstellt.[1117]

Eine Ausnahme bilden allerdings Ersatzansprüche für Personen- und Sachschäden, die durch den Brand unbeweglicher und beweglicher Sachen verursacht wurden. Für diese Ansprüche ist durch ein besonderes Gesetz aus dem Jahre 1922, welches als Art. 1384 Abs. 2 und 3 in den *Code civil* eingefügt wurde, die Verschuldenshaftung wieder eingeführt worden.[1118] Der Regelung des Art. 1384 Abs. 2 C.c. kommt gerade im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter erhebliche praktische Bedeutung zu.[1119]

2. *Haftungsvoraussetzungen*

Art. 1384 Abs. 1, 2. Alt. C.c. lautet: „*On est responsable non seulement du dommage que l`on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait [...] des choses que l`on a sous sa garde*“ – „Man haftet nicht nur für den Schaden, den man durch eigenes Verhalten verursacht, sondern auch für denjenigen, der durch […] Sachen verursacht wird, deren Halter man ist“.[1120]

Aus dieser Vorschrift ergeben sich die drei folgenden Voraussetzungen: 1) Eine Sache (*chose*) muss 2) einen Schaden verursacht haben (*fait de la chose*) und 3) der in Anspruch genommene muss im Zeitpunkt der Schädigung Halter (*gardien*) dieser Sache gewesen sein.

a) Chose

[1114] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 663 f.

[1115] Ch.réun. 13.2.1930, D.P. 1930 I, S. 57.

[1116] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 664 f.; Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 41 f.

[1117] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 40; Hübner/Constantinesco, Einführung in das französische Recht, S. 202.

[1118] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 666.

[1119] Dazu ausführlicher unter 3. Teil B II. Art. 1384 Abs. 3 C.c. enthält dagegen eine Sonderregelung für das Verhältnis zwischen Vermieter und Mieter und ist daher für Gefahrguttransporte nicht einschlägig.

[1120] Eine deutsche Übersetzung der französischen Deliktsrechtsnormen findet sich bei Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 75 ff.

Eine Sache i.S.d. Art. 1384 Abs. 1, 2. Alt. C.c ist jeder körperliche Gegenstand – soweit keine Sonderregelungen bestehen[1121] – unabhängig davon, ob dieser beweglich oder unbeweglich, gefährlich oder ungefährlich ist.[1122] Ebenso wenig kommt es auf den Aggregatzustand der Sache an, d.h. flüssige und gasförmige Stoffe können ebenso schadenstiftende Ursachen sein wie radioaktive Stoffe.[1123] Gefährliche Güter fallen daher unproblematisch unter den Begriff „*chose*" des Art. 1384 Abs. 1 C.c. Aber auch die Transportmittel selbst (Kraftfahrzeuge, Eisenbahnen und Schiffe) können eine schadenverursachende Sache sein.[1124]

b) Fait de la chose

Um den Anwendungsbereich der Sachhalterhaftung nicht ausufern zu lassen, hat die französische Rechtsprechung die Verantwortlichkeit dahingehend eingeschränkt, dass die Sache eine *cause génératrice du dommage*, also ein wesentlicher Faktor für die Schädigung gewesen sein muss und nicht nur eine rein passive Rolle (*un rôle purement passif*) gespielt haben darf.[1125] Nur wenn diese Voraussetzung vorliegt, kann man davon sprechen, dass der Schaden durch ein Verhalten der Sache (*fait de la chose*) verursacht worden ist.[1126]
Es handelt sich letztlich um ein Kausalitätserfordernis: Zwischen der Sache und dem Schaden muss ein Kausalzusammenhang bestehen.[1127] Dabei hat der Geschädigte zu beweisen, dass sein Schaden durch die Sache des Beklagten entstanden ist.[1128] Das bedeutet in der Praxis, dass er zum einen den Nachweis erbringen muss, dass die Sache am Zustandekommen des Schadens beteiligt ist, zum anderen, dass diese Beteiligung gerade die tragende Ursache ist.[1129] Allerdings sinken die Anforderungen an den Nachweis mit der Gefährlichkeit der Sache: Gelingt bei gefährlichen oder sich in Bewegung befindlichen Sachen der Beweis, dass diese in den Schadensverlauf verwickelt sind, wird zugunsten des Geschädigten vermutet,

---

[1121] Gesetzliche Sonderhaftungsvorschriften bestehen etwa für Tiere (Art. 1385 C.c), für Gebäude (Art. 1386 C.c) sowie für Kraftfahrzeuge (Loi Badinter).

[1122] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 665 f.; Cees van Dam, European Tort Law, S. 51; Flour/Aubert/Savaux, Les obligations, Band 2: Le fait juridique, Nr. 242 und 243.

[1123] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 665.

[1124] Vgl. Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 666.

[1125] Cour de cass. 09.06.1939, D.H.1939, Jurisprudence S. 449; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 666.

[1126] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 666 f.

[1127] Siehe dazu die Ausführungen von Flour/Aubert/Savaux, Les obligations, Band 2: Le fait juridique, Nr. 250 ; zum Kausalzusammenhang im französischen Delitksrecht siehe auch Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 28 ff.

[1128] Flour/Aubert/Savaux, Les obligations, Band 2: Le fait juridique, Nr. 250.

[1129] Malaurie/Aynès/Stoffel-Munck, Droit civil, Les obligations, Nr. 192; Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 46.

dass diese auch zu dem Schaden geführt haben.[1130] Bei Schäden, die im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten entstanden sind, wird den Geschädigten daher der Kausalitätsnachweis regelmäßig gelingen.

c) Gardien

Halter (*gardien*) einer Sache ist derjenige, der Gebrauch, Leitung und Aufsicht (*usage, direction et contrôle*), also die tatsächliche Verfügungsgewalt über die Sache innehat.[1131] Es gilt die grundsätzliche Vermutung, dass der Eigentümer auch „gardien" der Sache ist.[1132] Dies bleibt er beispielsweise auch dann, wenn es sich bei der Sache um ein Kraftfahrzeug handelt und er dieses einem Angestellten überlässt, welcher das Fahrzeug im Rahmen seiner dienstlichen Befugnisse nutzt.[1133] Wird das Fahrzeug jedoch gestohlen, oder unternimmt der Angestellte eine Schwarzfahrt, verliert der Eigentümer die tatsächliche Verfügungsgewalt und damit seine Obhut (*garde*) über das Fahrzeug.[1134]

Als *gardien* i.S.d. Art. 1384 Abs. 1, 2. Alt. C.c. kommen bei Gefahrguttransporten der Beförderer (Transportunternehmer), Schiffseigner (Reeder) ebenso in Betracht wie der Absender, Verlader und Empfänger. Hinsichtlich der Frage, wer während der Beförderung von gefährlichen Gütern als *gardien* anzusehen ist, kommt der Entscheidung des Kassationshofes in der Sache explodierter Sauerstoffdruckflaschen (*affaire de l`Oxygène liquide*) besondere Bedeutung zu.[1135] In diesem Fall hatte die beklagte Gesellschaft mehrere ihr gehörende und von ihr gefüllte Sauerstoffdruckflaschen durch einen Frachtführer an einen Abnehmer befördern lassen, von denen eine beim Ausladen auf dem Betriebsgelände des Abnehmers explodierte und zwei Arbeiter verletzte. Zunächst wurde allein der Frachtführer als *gardien* angesehen.[1136] Der Kassationshof hob diese Entscheidung jedoch auf und verwies sie zurück an den Cour d`Appel Angers, der sich jedoch der vorangegangenen Entscheidung zu Lasten des Frachtführers anschloss.[1137] Daraufhin wurde wiederum der Kassationshof angerufen, der nun endgültig ent-

[1130] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 46; Malaurie/Aynès/Stoffel-Munck, Droit civil, Les obligations, Nr. 192.

[1131] Ch.réun. 02.12.1941, D.C. 1942, Jurisprudence S. 25; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 667.

[1132] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 667; Cees van Dam, European Tort Law, S. 53.

[1133] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 667 f.

[1134] Ch.réun. 02.12.1941, D.C. 1942, Jurisprudence S. 25; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 668.

[1135] Civ. 2e 10.06.1960, Dalloz 1960, Jurisprudence S. 609; ausführlich dazu Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 668.

[1136] Cour d`Appel Poitiers 29.10.1952, J.C.P. 1953 II, 7410.

[1137] Civ. 2e 5.1.1956, Dalloz 1957, Jurisprudence S. 261; Cour d`Appel Angers 15.5.1957, J.C.P. 1957 II, 10058.

schied, dass die beklagte Gesellschaft *gardien* der Sauerstoffdruckflaschen sei.[1138] Zur Begründung wurde angeführt, dass der Eigentümer der Flasche als *gardien* ersatzpflichtig bleibt, wenn – wie im vorliegenden Fall – anzunehmen ist, dass die Explosion nicht auf die Behandlung der Flasche während des Beförderungs- und Ausladevorgangs, sondern auf einen nicht entdeckten Materialfehler der Flasche zurückzuführen ist.[1139]

Die neuere überwiegende Auffassung unterscheidet denn auch zwischen der Herrschaft über die Handhabung der Sache (*garde du comportement de la chose*) und der Herrschaft über die Beschaffenheit der Sache (*garde de la structure de la chose*).[1140] Nur diese Unterscheidung werde dem Begriff der *garde* im Sinne der tatsächlichen Gefahrenbeherrschung durch Einwirkungsmöglichkeit gerecht.[1141] In Fällen, in denen eine Sache unabhängig von ihrer Handhabung eine eigene Dynamik entfalten kann, wie dies bei flüssigem Sauerstoff oder Explosivstoffen der Fall ist, hat der Frachtführer/Beförderer, der solche Sachen nur transportiert, auf diese keine Einwirkungsmöglichkeit und ist somit auch nicht *gardien*. Er haftet nur bei Verletzung der *garde du comportement de la chose*. Die *garde de la structure de la chose* obliegt dagegen auch während des Transports dem Eigentümer der Sachen.[1142] Auf Gefahrguttransporte übertragen bedeutet dies, dass der Beförderer in der Regel die *garde du comportement* hat, während die *garde de la structure* dem Eigentümer (i.d.R. der Versender) obliegt. Dies setzt allerdings voraus, dass der Schaden einigermaßen eindeutig auf einen Handhabungsfehler des Transporteurs oder auf einen Beschaffenheitsfehler der Sache selbst zurückzuführen ist.

3. Haftungsausschluss und Mitverschulden

Liegen die Haftungsvoraussetzungen der Sachhalterhaftung vor, kann sich der Halter nur dann noch von seiner Haftung befreien, wenn er nachweist, dass der Kausalzusammenhang durch eine dritte, nicht aus seinem Bereich stammende Ursache (*cause étrangère*) unterbrochen worden ist. Dazu zählen: höhere Gewalt (*force majeure, cas fortuit*)[1143], Verhalten eines Dritten (*fait d`un tiers*) oder Verhalten

---

[1138] Civ. 2e 10.6.1960, Dalloz 1960, Jurisprudence S. 609.

[1139] Vgl. Civ. 2e 10.6.1960, Dalloz 1960, Jurisprudence S. 609 f.; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 668.

[1140] Marty/Raynaud, Droit Civil, Les obligations, Band 1 Les sources, Nr. 501 S. 596; Flour/Aubert/Savaux, Les obligations, Band 2: Le fait juridique, Nr. 256; Goldman, Garde de la structure et garde du comportement, in: Mélanges Roubier II, S. 51 ff.; Tunc, J.C.P. 1960 I, 1592; Mazeaud, RTD civ. 1957, S. 520 (529 ff.); Esmein, J.C.P. 1960 II, Nr. 11824.

[1141] Vgl. Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 45.

[1142] So im Ergebnis auch Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 668; ebenso Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 45; Cees van Dam, European Tort Law, S. 54.

[1143] Die Begriffe „höhere Gewalt“ (*force majeure*) und „Zufall“ (*cas fortuit*) werden heute synonym verwendet, Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 30.

des Geschädigten (*fait de la victime*).[1144] Für Kraftfahrzeugunfälle gelten jedoch die Sonderregelungen des Gesetzes vom 05.07.1985 (*Loi Badinter*).[1145]

Unter höherer Gewalt (*force majeure, cas fortuit*) wird ähnlich wie im deutschen Recht ein Ereignis verstanden, das seine Ursache außerhalb der schadenstiftenden Sache hat sowie unvorhersehbar und in seinen Folgen unabwendbar ist.[1146] Dies können sehr plötzlich eintretende gewaltige Naturereignisse sein, nicht aber verborgene Material- oder Beschaffenheitsfehler an der Sache selbst.[1147]

Bei einem schädigenden Verhalten eines Dritten (*fait d`un tiers*) ist zu beachten, dass Unvorhersehbarkeit und Unabwendbarkeit des Drittverhaltens in dem für eine volle Entlastung erforderlichen Umfange vorliegen müssen, da eine Teilentlastung gegenüber dem Geschädigten nicht möglich ist.[1148] Allerdings kommt dann eine gesamtschuldnerische Haftung (*co-responsabilité solidaire*) des Dritten und des Halters in Betracht, wobei sich die interne Haftungsverteilung nach der Schwere des Fehlverhaltens (*gravité des fautes*) bestimmt.[1149]

Beruht der Schaden schließlich auf dem Verhalten des Geschädigten (*fait de la victime*) und stellt sich dieses für den Halter als höhere Gewalt dar, war es also weder vorhersehbar noch vermeidbar, ist der Halter ebenfalls vollständig von seiner Haftung befreit.[1150] Liegen diese Voraussetzungen so nicht vor, hat aber das Verhalten des Geschädigten beim Zustandekommen des Schadens mitgewirkt, kann es zu einer Minderung seines Ersatzanspruchs kommen.[1151]

4. Haftungsumfang

Die Haftung des *gardien* umfasst nach Art. 1384 Abs. 1, 2. Alt. C.c. alle Schäden, (*dommages*) die durch die schadenstiftende Sache verursacht wurden. Der Scha-

---

[1144] Vgl. Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 30, 46.

[1145] Dazu ausführlich unter 3. Teil B III.

[1146] Civ. 2.7.1946, Dalloz 1946, Jurisprudence S. 392 ; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 669.

[1147] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 669.

[1148] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 31.

[1149] Marty/Raynaud, Droit Civil, Les obligations, Band 1 Les sources, Nr. 563 S. 705.

[1150] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 31; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 670.

[1151] Die Berücksichtigung des Mitverschuldens war ursprünglich in der Rechtsprechung anerkannt. Da man diese Regelung jedoch vor allem für Verkehrsunfälle nicht für sinnvoll hielt, entschied der Kassationshof in dem Urteil *Desmares* vom 21.07.1982 (Dalloz 1982, Jurisprudence S. 449), dass der Mitverschuldenseinwand des beklagten Kraftfahrzeughalters unzulässig sei. Seit Inkrafttreten des *Loi Badinter* vom 5. Juli 1985 gelten für Verkehrsunfälle jedoch besondere gesetzliche Regelungen, so dass für alle übrigen Sachverhalte wieder auf die ursprüngliche Mitverschuldensregelung zurückgegriffen werden kann. Siehe dazu ausführlich Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 32; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 670 f.; Marty/Raynaud, Droit Civil, Les obligations, Band 1 Les sources, Nr. 517 (3) S. 630 ff.

densbegriff des französischen Deliktsrechts ist insgesamt sehr weit gefasst und erlaubt theoretisch den uneingeschränkten Ersatz von Drittschäden inklusive reiner Vermögensschäden und immaterieller Schäden (*dommage moral*).[1152] Als Schaden gilt allgemein jede Verletzung materieller oder immaterieller Interessen (*lésion d`un intérêt légitime juridiquement protégé*), die ein Geschädigter an welchem Rechtsgut und auf welchem Weg auch immer erleidet.[1153] Um einer Ausuferung von Schadensersatzansprüchen entgegenzuwirken, wurden folgende einschränkende Kriterien entwickelt: Der Schaden muss *direct, actuel, certain* und *légitime* sein.[1154]

Die Voraussetzung, der Schaden müsse *direct* sein, meint dabei, dass dieser eine unmittelbare und direkte Folge der schädigenden Handlung sein muss,[1155] nicht aber, dass Schäden mittelbar Geschädigter (z.B. Angehörige des Getöteten) ausgeschlossen werden.[1156] Bei den weiteren Kriterien *actuel* und *certain* geht es um die Frage, wann das Eintreten eines Schadens als sicher gelten kann, wobei auch sich erst in der Zukunft verwirklichende Schäden, die bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt abgeschätzt werden können, erfasst werden.[1157] Schließlich muss der Schaden *légitime* sein, d.h. er darf nicht auf rechtlichen oder tatsächlichen Beziehungen beruhen, die rechtwidrig oder unmoralisch sind.[1158] Trotz dieser Kriterien bleibt der Rechtsprechung hinsichtlich der Abgrenzung von ersatzfähigen und nicht ersatzfähigen Schäden ein weiter Ermessensspielraum.[1159]
Die typischerweise bei Gefahrguttransportunfällen auftretenden Personenschäden (Heilungskosten, Beerdigungskosten, zeitweiliger oder dauernder Verdienstausfall, Erwerbsunfähigkeitsrente, Unterhaltsansprüche etc.), Sachschäden (Reparaturkosten) und deren Folgeschäden, reine Vermögensschäden (entgangener Gewinn) sowie immaterielle Schäden (Schmerzensgeld) werden in der Regel ersetzt.[1160] Aber auch Kosten zur Reinigung von benzinverseuchtem Flusswasser werden als

[1152] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 25; vgl. Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 620 f.; vgl. auch Hübner/Constantinesco, Einführung in das fanzösische Recht, S. 204.

[1153] Sonnenberger/Autexier, Einführung in das französische Recht, Nr. 89 S. 139; Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 22.

[1154] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 23; Flour/Aubert/Savaux, Les obligations, Band 2: Le fait juridique, Nr. 136 m.w.N.

[1155] Dieser Gedanken wurde Art. 1151 C.c. entnommen, der dies ausdrücklich für die Schadenser-satz-pflicht im Zusammenhang mit Verträgen vorsieht („*suite immédiate et directe de l`inexécution de la convention*"); Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 23.

[1156] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 23.

[1157] Flour/Aubert/Savaux, Les obligations, Band 2: Le fait juridique, Nr. 137; Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 23.

[1158] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 23.

[1159] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 23.

[1160] Vgl. Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 23 ff., 70.

ersatzfähiger Schaden anerkannt.[1161] Rein ökologische Schäden sind dagegen mangels Anspruchs-berechtigten nicht ersatzfähig.[1162]

Hinsichtlich des Ersatzes immaterieller Schäden, wie z.B. durch einen Unfall erlittene Schmerzen oder Trauer um einen verstorbenen geliebten Menschen, ist die französische Rechtsprechung seit jeher großzügig gewesen.[1163] Allerdings hat sie auch die Möglichkeit, nur symbolischen Schadensersatz zuzusprechen.[1164]

Der Schadensersatz, dessen Ziel es ist, den Geschädigten so zu stellen, wie er ohne das schädigende Ereignis stünde, erfolgt in der Regel durch Geldzahlung, wobei grundsätzlich auch Naturalrestitution möglich ist.[1165] Dabei bemisst sich die Höhe des Schadensersatzes nach den Kosten der zum Ersatz tatsächlich erforderlichen Maßnahmen.[1166]

5. Haftungsbeschränkung

Eine Beschränkung der Haftung durch Höchstsummen kennt das französische Deliktsrecht nicht. Der *gardien* einer schadenstiftenden Sache haftet also grundsätzlich unbegrenzt.

Allein beim Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen kann es zu einer summenmäßigen Begrenzung der Haftung kommen, da für Frankreich das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 in der Fassung des Protokolls von 1996 gilt.[1167] Nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. haftpflichtige Schiffseigentümer und deren Hilfspersonen können somit ihre Haftung unproblematisch auf bestimmte, von der Schiffsgröße abhängige Beträge beschränken.[1168] Der Eigentümer der gefährlichen Güter, dem die *garde de la structure de la chose* obliegt, haftet dagegen für durch

---

[1161] Dazu Youngs, English, French & German Comparative Law, S. 358.

[1162] Vgl. von Bar, Gemeineuropäisches Deliktsrecht II, S. 3.

[1163] Vgl. Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 620 f.; Civ. 13.2.1923, D.P. 1923 I, S. 52 ff.; vgl. von Bar, Gemeineuropäisches Deliktsrecht II, S. 76 f.; siehe dazu auch mit Beispielsfällen und konkreten Summenangaben von Bar, Schmerzensgeld in Europa, in: FS Deutsch, S. 27 (41 f.).

[1164] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 25; von Bar, Schmerzensgeld in Europa, in: FS Deutsch, S. 27 (42).

[1165] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 67 f.

[1166] Im Einzelnen dazu Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 67 ff. m.w.N.

[1167] Gesetz Nr. 2006-789 vom 5. Juli 2006, http://www.assemblee-nationale.fr/12/dossiers/respon sabilite_creances_maritimes.asp (Stand: 08.08.2010); siehe auch http://www.senat.fr/rap/l05-395/l05-395_mono.html (Stand: 08.08.2010). Das HBÜ 1976 ist für Frankreich bereits am 01.12.1986 in Kraft getreten, BGBl. 1987 II, S. 407. Früher galt in Frankreich noch das Abandonsystem, bei dem sich der Reeder durch Preisgabe von Schiff und Fracht von der Haftung befreien konnte (Herber, Seehandelsrecht, S. 209).

[1168] Zur Beschränkung der Haftung nach dem HBÜ siehe die Ausführungen im 3. Teil A I 5 b).

unerkannte Beschaffenheitsmängel verursachte Schäden weiterhin unbegrenzt, denn das Haftungsbeschränkungsübereinkommen gilt für ihn nicht.[1169]

6. Haftung mehrerer Personen

Wird ein und derselbe Schaden durch mehrere Personen verursacht, haften diese dem Geschädigten gegenüber „in solidum".[1170] Dies gilt unabhängig von der Haftungsgrundlage, nach denen die einzelnen Schädiger in Anspruch genommen werden.[1171] Die Wirkungen der Haftung „in solidum" entsprechen im Wesentlichem denen der gesetzlich geregelten gesamtschuldnerischen Haftung nach Art. 1200 ff. C.c., d.h. der Geschädigte kann einen der beklagten Schädiger auf das Ganze in Anspruch nehmen und die Zahlung eines einzelnen Schädigers befreit alle anderen Schädiger.[1172] Der Inanspruchgenommene hat dann im Innenverhältnis die Möglichkeit, nach Art. 1214 Abs. 1 C.c. und Art. 1251 Nr. 3 C.c. Regress zu nehmen.[1173]

7. Versicherungs- und Entschädigungssituation

Grundsätzlich kann jeder für jede Sache, die er in seiner *garde* hat, bei Vorliegen der Haftungsvoraussetzungen nach Art. 1384 Abs. 1, 2. Alt. C.c. zur Verantwortung gezogen werden. Aufgrund dieser Unbestimmtheit, gibt es keine gesetzliche Verpflichtung, sich gegen Ansprüche, die der allgemeinen Sachhalterhaftung unterliegen, zu versichern. Allein im Straßenverkehrsrecht macht die obligatorische Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung eine Ausnahme.[1174]

Für die der Sachhalterhaftung unterliegende Ansprüche kommt nur die allgemeine Haftpflichtversicherung in Betracht, die allerdings nicht verpflichtend ist. Diese sieht immerhin einen unmittelbaren Anspruch (*action directe*) des Geschädigten gegen den Haftpflichtversicherer des Schädigers vor.[1175]

Für den speziellen, aber auch bei Gefahrguttransporten denkbaren Fall, dass durch einen Terroranschlag Menschen verletzt oder getötet werden, wurde 1986 der Fonds für durch Terrorismus entstandene Personenschäden geschaffen. Die-

---

[1169] Siehe 3. Teil A I 5 b) bb).

[1170] Youngs, English, French & German Comparative Law, S. 436; Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 49 f.; Civ. 4.12.1939, D.P. 1941, Recueil critique Jurisprudence S. 124.

[1171] Youngs, English, French & German Comparative Law, S. 436; Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 50.

[1172] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 51.

[1173] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 51 f.; Youngs, English, French & German Comparative Law, S. 437.

[1174] Dazu noch ausführlich unter 3. Teil B III.

[1175] Zur „*action directe*" siehe die Ausführungen von Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 64 ff.

ser Fonds, der zur Sicherung der Ansprüche der Geschädigten von Terroranschlägen dient, finanziert sich aus Zuschlägen auf die Prämien von Sachversicherungen.[1176]

*8. Verjährung (*prescription*)*

Außervertragliche zivilrechtliche Ansprüche verjähren gem. Art. 2270-1 Abs. 1 C.c. nach 10 Jahren.[1177] Die Frist beginnt am Tage der Feststellung oder Verschlimmerung des Schadens. Die maximale Verjährungsfrist beträgt gemäß Art. 2262 C.c. 30 Jahre.[1178]

II. Haftung für durch den Brand beweglicher Sachen entstandene Schäden nach Art. 1384 Abs. 2 Code civil

Gemäß Art. 1384 Abs. 2 C.c. haftet, wer aus welchem Rechtsgrund auch immer Inhaber eines Grundstücks oder Teil eines Grundstücks oder Inhaber beweglicher Sachen ist, in denen ein Brand entstanden ist, gegenüber Dritten nicht für Schäden, die durch diesen Brand entstanden sind, es sei denn, dass nachgewiesen werden kann, dass dieser auf sein Verschulden oder auf das Verschulden von Personen, für die er haftet, zurückzuführen ist.[1179] Wie bereits oben angesprochen, handelt es sich hierbei um eine Ausnahme zur allgemeinen verschuldensunabhängigen Sachhalter-haftung nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. Die Wiedereinführung der Verschuldenshaftung geht auf den Einfluss der Brandversicherungswirtschaft zurück, die ihr Risiko begrenzen wollte,[1180] und wurde zum Teil heftig kritisiert.[1181] In der Folgezeit wurde die Norm daher restriktiv ausgelegt: So ließ die Rechtsprechung beispielsweise bei Inbrandsetzung durch Explosionen, brennen-

---

[1176] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 71.

[1177] Art. 2270-1 Abs. 1 C.c. lautet: „*Les actions en responsabilité civile extracontractuelle se prescrivent par dix ans à compter de la manifestation du dommage ou de son aggravation.*" Durch das Gesetz Nr. 85-677 vom 05.07.1985 wurde die Verjährung der Deliktshaftung von 30 auf 10 Jahre herabgesetzt.

[1178] Siehe dazu die Ausführungen von Malaurie/Aynès/Stoffel-Munck, Droit civil, Les obligations, Nr. 1202.

[1179] „*Toutefois, celui qui détient, à un titre quelconque, tout ou partie de l`immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance ne sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s`il est prouvé qu`il doit être attribué à sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable.*"

[1180] Siehe dazu das Urteil Civ. 16.11.1920, Dalloz 1920 I, S. 169, welches die Wiedereinführung der Verschuldenshaftung auslöste. In diesem Fall wurde die Haftung nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. für durch brennende Harzfässer im Bahnhof von Bordeaux verursachte Schäden bejaht. Dazu auch Malaurie/Aynès/Stoffel-Munck, Droit civil, Les obligations, Nr. 197.

[1181] Beudant, Droit Civil Français, Band IXbis, Nr. 1513, S. 140.

den Benzintropfen eines Motors[1182] oder Funkenflug aus einer Lokomotive[1183] die allgemeine Sachhaftung eingreifen. Als Begründung für die einschränkende Auslegung wurde angeführt, dass der Brand nach dem Wortlaut der Vorschrift seinen Entstehungsgrund in der Sache des Beklagten haben muss. Bei Gefahrguttransportunfällen ist daher – soweit dies praktisch möglich ist – zwischen den durch Brand der gefährlichen Güter und den durch eine Explosion verursachten Schäden abzugrenzen. Denn durch Explosion entstandenes Feuer wird nicht von Art. 1384 Abs. 2 C.c. erfasst, sondern von der allgemeinen Sachhalterhaftung nach Art. 1384 Abs. 1 C.c.

Die Beweislast dafür, dass das auf dem Grundstück oder an den beweglichen Sachen des Beklagten entstandene Feuer auf dessen Verschulden zurückzuführen ist, trägt der Geschädigte.[1184] Misslingt der Verschuldensnachweis, ist ein Rückgriff auf Art. 1384 Abs. 1, 2. Alt. C.c. ausgeschlossen.[1185]

III. Straßenverkehrshaftung nach der *Loi Badinter* vom 5. Juli 1985

Das Gesetz Nr. 85-677 vom 5. Juli 1985 (*Loi Badinter*) unterwarf die Straßenverkehrshaftung einem eigenen Haftungsregime, um damit zwei in ihrem Titel genannten Ziele zu erreichen: Verbesserung der Lage von Verkehrsunfallopfern (*l`amélioration de la situation des victimes d`accidents de la circulation*) sowie Beschleunigung des Entschädigungsverfahrens (*l`accélération des procédures d`indemnisation*). Nach anfänglichen Streitigkeiten, ob es sich bei Art. 1 der *Loi Badinter* um eine selbständige Haftungsgrundlage handelt oder nur um eine allgemeine Haftungsregel, welche die Anspruchsgrundlage aus Art. 1382 ff. C.c. lediglich modifiziert, hat der Kassationshof[1186] schließlich klargestellt, dass die *Loi Badinter* in ihrem Geltungsbereich das gemeine französische Deliktsrecht (Art. 1382 ff. C.c.) vollständig verdrängt.[1187]

[1182] Civ. 2e 21.6.1962, Dalloz 1962, Sommaires S. 134, 2. Spalte.

[1183] Civ. 2e 15.3.1961, Dalloz 1961, Sommaires S. 102, 3. Spalte; Civ. 20.1.1948, Dalloz 1948, Jurisprudence S. 201.

[1184] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 666.

[1185] Vgl. Civ. 3e, 15.11.1978, Dalloz 1979 Informations rapides S. 347, rechte Spalte; vgl. Durry, RTD civ. 1979, 799 (802).

[1186] Cass.Civ. vom 28.01. und 04.02.1987, Dalloz 1987 I, Jurisprudence S. 187 f., Anm. Groutel; Cass.Civ. vom 04.05.1987, Bull. Civ. 1987 II Nr. 87 S. 53. So bereits Cass.Civ. vom 07.11.1985, J.C.P. 1986 II, Nr. 20598.

[1187] Diese Auffassung ist inzwischen allgemein anerkannt: Siehe von Bar, Gemeineuropäisches Deliktsrecht II, S. 372 f.; Wagner, in: Grundstrukturen des Europäischen Deliktsrechts, S. 189 (284 f.). Zu den verschiedenen Meinungen siehe die Zusammenfassung bei Ferid/Sonnenberger, Französisches Zivilrecht Bd. 4/1, Rn. 2 O 369 ff.

Das Gesetz Nr. 85-677 ist für gewöhnliche Verkehrsunfälle konzipiert, findet aber auch Anwendung auf Unfälle, an denen gefahrguttransportierende Lkw beteiligt sind. Nach Art. 1 der Loi Badinter gelten die Vorschriften des 1. Kapitels auch im Rahmen von Vertragsverhältnissen für die Opfer eines Verkehrsunfalls, an dem ein motorisiertes Landfahrzeug oder seine Anhänger oder Sattelschlepperanhänger beteiligt sind, mit Ausnahme von Eisen- oder Straßenbahnen auf eigenem Gleiskörper.[1188]

Unter den Begriff des „motorisierten Landfahrzeugs" (*véhicule terrestre*) fallen zweifellos auch Lkw und Sattelschlepper, welche gefährliche Güter auf der Straße transportieren. Der Begriff „Verkehr" ist weit auszulegen und umfasst Unfälle auf öffentlichen Straßen ebenso wie solche, die sich auf Privatgrundstücken ereignen, unabhängig davon, ob das Kraftfahrzeug zum Unfallzeitpunkt in Bewegung war oder stand.[1189] Schäden infolge der Ausbreitung eines Feuers, das von einem Fahrzeug oder dessen Explosion ausgeht, werden ebenfalls erfasst.[1190] Schwieriger ist der unbestimmte Begriff der „Beteiligung" (*implication*) des Kraftfahrzeugs an einem Verkehrsunfall. Es handelt sich dabei um die entscheidende Voraussetzung des Entschädigungsanspruchs, da die *implication* den Platz der *cause génératrice* (Kausalität zwischen Handlung und Schaden) der Sachhalterhaftung einnimmt.[1191] Insgesamt wird der Begriff der „Beteiligung" weit ausgelegt.[1192] Ein Kraftfahrzeug gilt bereits als beteiligt, wenn es aus beliebigem Grund, zu einem beliebigen Zeitpunkt in den Unfall verwickelt worden ist, ausnahmslos aber in allen Fällen, in denen es zwischen ihm und dem Unfallopfer oder dessen Fahrzeug einen Zusammenstoß gegeben hat.[1193] Kam es zu keinem Zusammenstoß, muss das Unfallopfer den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Vorfall und seinem Schaden beweisen (z. B. blendendes Scheinwerferlicht, Hupen).[1194]

Die Bestimmungen der *Loi Badinter* gelten nur für Ansprüche gegen die Fahrer und Halter von Kraftfahrzeugen oder deren Versicherer, nicht aber für Ansprüche gegen andere Verkehrsteilnehmer, die sich ohne Motorkraft bewegen, wie Fahr-

---

[1188] Eine deutsche Übersetzung der Art. 1-6 Loi Badinter ist abgedruckt bei Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 76 f.

[1189] Ferid/Sonnenberger, Französisches Zivilrecht Bd. 4/1, Rn. 2 O 370a; Das französische Recht betreffend die Entschädigung bei Verkehrsunfällen, S. 6, abrufbar unter: http://www.fga.fr/guide%20en%20allemand.doc (Stand: 08.08.2010).

[1190] Das französische Recht betreffend die Entschädigung bei Verkehrsunfällen, S. 6, abrufbar unter: http://www.fga.fr/guide%20en%20allemand.doc (Stand: 08.08.2010).

[1191] Ferid/Sonnenberger, Französisches Zivilrecht Bd. 4/1, Rn. 2 O 370d, 2 O 369c; Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 54.

[1192] Siehe Ferid/Sonnenberger, Französisches Zivilrecht Bd. 4/1, Rn. 2 O 370e, der die unterschiedlichen Ansätze genauer darlegt.

[1193] Das französische Recht betreffend die Entschädigung bei Verkehrsunfällen, S. 6, abrufbar unter: http://www.fga.fr/guide%20en%20allemand.doc, (Stand: 08.08.2010); Ferid/Sonnenberger, Französisches Zivilrecht Bd. 4/1, Rn. 2 O 370g.

[1194] Ferid/Sonnenberger, Französisches Zivilrecht Bd. 4/1, Rn. 2 O 370h.

radfahrer oder Fußgänger.[1195] Für diese kommen nach wie vor die Regeln des allgemeinen Deliktsrechts zur Anwendung.[1196]

Zur Verbesserung der Lage von Verkehrsunfallopfern trägt insbesondere die Neuregelung der Entlastungsgründe bei. Nach Art. 2 der *Loi Badinter* kann den Geschädigten, einschließlich der Fahrer, weder höhere Gewalt noch das Verhalten Dritter entgegengehalten werden. Hinsichtlich des Verhaltens des Geschädigten selbst, wird zwischen Personen- und Sachschäden differenziert. Bei Personenschäden wird weiter nach motorisierten und nicht motorisierten Unfallopfern unterschieden.

Einem nicht motorisierten Unfallopfer kann nach Art. 3 Abs. 1 und 3 *Loi Badinter* eigenes Verschulden nicht entgegengehalten werden, außer in den Fällen, in denen der Geschädigte den Schaden willentlich herbeigeführt hat oder ein unentschuldbares Fehlverhalten (*faute inexcusable*) des Geschädigten den Unfall ausschließlich verursacht hat. Handelt es sich bei dem unmotorisierten Geschädigten zudem um eine Person im Alter von unter sechzehn oder über siebzig Jahren oder um einen Schwerbehinderten, kann ihm nach Art. 3 Abs. 2 und 3 *Loi Badinter* nur Vorsatz entgegengehalten werden.

Für motorisierte Geschädigte sowie für alle Sachschäden gilt dagegen nach Art. 4 und Art. 5 *Loi Badinter*, dass das Verschulden des Geschädigten ohne Ausnahme zur Minderung oder zum Fortfall der Entschädigung führt.[1197]

Nach Art. L 211-1 Abs. 1 *Code des assurances* (C.ass.)[1198] ist jede natürliche und juristische Person, die ein Fahrzeug zum Verkehr zulässt, zum Abschluss einer Versicherung verpflichtet. Dem Staat gehörende Fahrzeuge sind allerdings von der Versicherungspflicht befreit (Art. L 211-1 Abs. 1 C.ass.), da der französische Staat traditionell sein eigener Versicherer ist.[1199] Die Versicherungspflicht für das Betreiben eines motorisierten Fahrzeugs wurde bereits im Jahre 1959 durch das Gesetz vom 27.02.1958, ergänzt durch das Dekret vom 07.01.1959, in Frankreich eingeführt.[1200] Die Kfz-Haftpflichtversicherung wurde zuletzt durch die *Loi Badinter* sowie durch Umsetzung der 5. Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie[1201] geändert.

Der Versicherungsschutz muss nach Art. L 211-1 Abs. 2 C.ass. die Haftpflicht des Versicherungsnehmers, des Halters, des befugten und unbefugten Fahrers sowie möglicherweise haftender Insassen umfassen. Alle Schäden, an deren Ent-

---

[1195] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 53.
[1196] Dazu kritisch von Bar, VersR 1986, 620 (621).
[1197] Ausführlich Ferid/Sonnenberger, Französisches Zivilrecht Bd. 4/1, Rn. 2 O 374a ff., 2 O 375.
[1198] Die Bestimmungen des *Code des assurances* sind abrufbar unter: http://www.legifrance.gouv.fr (Stand: 08.08.2010).
[1199] Das französische Recht betreffend die Entschädigung bei Verkehrsunfällen, S. 10, abrufbar unter http://www.fga.fr/guide%20en%20allemand.doc (Stand: 08.08.2010).
[1200] Lambert-Faivre/Leveneur, Droit des assurances, S. 558 Rn. 721.
[1201] ABl. EG Nr. L 149, S. 14 ff. vom 11.05.2005. Die 5. Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungs-Richtlinie wurde in Frankreich durch das Gesetz Nr. 2007-1774 vom 17.12.2007 umgesetzt.

stehung ein motorisiertes Fahrzeug oder dessen Anhänger beteiligt (*impliqué*) war, werden von der Pflichthaftpflichtversicherung gedeckt, Art. L 211-1 Abs. 1 C.ass. Räumlich erstreckt sich der Versicherungsschutz auf alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie auf die Staaten, in denen durch die Grüne Karte eingerichtete nationale Büros individuell Garant für die Abwicklung von Schäden sind, Art. L 211-4 C.ass.

Zum Nachweis des Bestehens einer Versicherung, hat die Versicherung dem Versicherungsnehmer nach Art. R 211-14 Abs. 1 C.ass. eine Bestätigung auszustellen, welche eine Vermutung für bestehenden Versicherungsschutz begründet und die der Versicherte jederzeit vorweisen können muss. Überdies hat der Versicherte nach Art. R 211-21-1 C.ass. eine Versicherungsplakette (*certificat d`assurance*) am Fahrzeug anzubringen. Personen mit Wohnsitz im Ausland genügen der französischen Versicherungspflicht, wenn sie sich im Besitz einer gültigen grünen Karte befinden, Art. R 211-22 C.ass.

Der Geschädigte hat die Möglichkeit, seinen Anspruch unmittelbar gegen den Versicherer geltend zu machen (*action directe*).[1202] Bei der Geltendmachung des Direktanspruchs können den Geschädigten seit den mit der *Loi Badinter* verbundenen Änderungen kaum noch Einreden aus dem Versicherungsvertrag entgegen gehalten werden.[1203]

Zur Beschleunigung der versicherungsmäßigen Schadensregulierung – ein wichtiges Anliegen der *Loi Badinter* – wurde eine Achtmonatsfrist eingeführt, innerhalb derer der Versicherer dem Unfallopfer ein Entschädigungsangebot machen muss, Art. 12 *Loi Badinter*, Art. L 211-9 C.ass. Wird diese Frist nicht eingehalten, verdoppeln sich die vom Versicherer geschuldeten Zinsen für den Zeitraum, der zwischen Fristablauf und dem Tage des verspäteten Angebots liegt, Art. 16 *Loi Badinter*, Art. 211-13 C.ass.

Für die Fälle, in denen bei einem Verkehrsunfall der Schädiger unbekannt bleibt oder nicht versichert ist oder der Versicherer nicht zahlt, weil er eine Einrede aus dem Versicherungsvertrag geltend machen kann oder zahlungsunfähig ist, wurde bereits im Jahre 1951 ein Garantiefonds (*fonds de garantie*)[1204] geschaffen.[1205] Der Geschädigte kann nur in diesen Fällen seine Ansprüche gegenüber dem Garantie-

---

[1202] Eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für die *action directe* gibt es nicht. Der Direktanspruch ergibt sich jedoch aus anderen Bestimmungen (Art. L 124-3 und Art. L 112-6 C.ass.) und ist allgemein anerkannt, vgl. Gergen, VersR 2005, 620 (621) und Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 65.

[1203] Zu den zulässigen Einreden ausführlich: Das französische Recht betreffend die Entschädigung bei Verkehrsunfällen, S. 12 f., abrufbar unter: http://www.fga.fr/guide%20en%20allemand.doc (Stand: 08.08.2010); Siehe auch Ferid/Sonnenberger, Französisches Zivilrecht Bd. 4/1, Rn. 2 M 183 f. sowie Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 66.

[1204] Die offizielle Website des Garantiefonds findet sich unter http://www.fga.fr (Stand: 08.08.2010).

[1205] Ausführlich zum Garantiefonds: Das französische Recht betreffend die Entschädigung bei Verkehrsunfällen, S. 13 ff., abrufbar unter: http://www.fga.fr/guide%20en%20allemand.doc (Stand: 08.08.2010); Ferid/Sonnenberger, Französisches Zivilrecht Bd. 4/1, Rn. 2 O 401 ff.

fonds geltend machen (Art. L 421-1 Abs. 1 C.ass.). Ansprüche gegen den Fonds sind zudem immer subsidiär gegenüber anderen rechtlichen Ersatzmöglichkeiten.[1206]

Der Garantiefonds, der sich aus Beiträgen der Kraftfahrzeugversicherer finanziert,[1207] leistet insbesondere Ersatz für Personenschäden, eingeschränkt auch für Sachschäden, die durch motorisierte Fahrzeuge in Frankreich, in Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in einigen anderen Staaten entstanden sind, Art. L 421-1 C.ass. Aber auch bei Personenschäden, die aus Verkehrsunfällen ohne Beteiligung eines Kfz resultieren, greift der Fonds ein, Art. L 421-1 Abs. 3 C.ass. Soweit der Fonds das Unfallopfer entschädigt hat, tritt er in die Rechte des Geschädigten ein, Art. L 421-3 Abs. 1 C.ass. Entschädigungsanträge gegen den Garantiefonds müssen innerhalb von drei Jahren ab dem Tag des Unfalls bei dem Garantiefonds eingereicht werden, Art. R 421-20 C.ass.

Ansprüche nach der *Loi Badinter* unterliegen der zehnjährigen Verjährungsfrist des Art. 2270-1 Abs. 1 C.c.

IV. Haftung für den Betrieb von Luftfahrzeugen nach Art. L 141-1 ff. Code de l`aviation civile

Nach Art. L 141-2 *Code de l`aviation civile* haftet der Halter (*exploitant*) eines Luftfahrzeugs für alle Schäden Dritter, die durch den Betrieb (*évolution*) des Luftfahrzeugs oder durch sich von diesem ablösenden Teile auf der Erdoberfläche angerichtet werden.[1208] Der Halter kann sich nur durch den Nachweis des Verschuldens des Geschädigten (*faute de la victime*) teilweise oder vollständig von seiner Haftung befreien. Es handelt sich somit um eine vom Verschulden des Halters unabhängige Gefährdungshaftung. Weitere Bestimmungen über eine Beschränkung der Haftung durch Höchstsummen oder eine Pflichtversicherung gibt es nicht.

In den Fällen, in denen die Schäden bei der Kollision von Luftfahrzeugen im Fluge (*en évolution*) entstanden sind, verweist Art. L 141-1 *Code de l`aviation civile* auf die Bestimmungen des *Code civil* und damit auf Art. 1382, 1383 sowie Art. 1384 Abs. 1 C.c.

[1206] Ferid/Sonnenberger, Französisches Zivilrecht Bd. 4/1, Rn. 2 O 402; Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 70 f.

[1207] Marty/Raynaud, Droit Civil, Les obligations, Band 1 Les sources, Nr. 606 S. 759.

[1208] „*L´exploitant d`un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l`aéronef ou les objets qui s`en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime*".
Die Bestimmungen des *Code de l`aviation civile* sind abrufbar unter: http://www.legifrance.gouv.fr (Stand: 08.08.2010).

V. Besonderheiten für die Binnenschifffahrt

Grundsätzlich gelten für Schäden Dritter im Bereich der Binnenschifffahrt ebenfalls die allgemeinen Haftungsregeln des *Code civil*. Jedoch gibt es für die Schifffahrt auf dem Rhein eine sich aus der deutsch-französischen Geschichte ergebende Besonderheit.[1209] Nach Art. 234 *Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure* sind die Bestimmungen des 1. bis 8. und 10. Abschnitts des deutschen Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (BinSchG) vom 15.06.1895 in der revidierten Fassung vom 20.05.1898 […] hinsichtlich der zivilrechtlichen Haftung auf die Rheinschifffahrt anzuwenden.[1210] Diese Verweisung verfolgte ursprünglich das Ziel, Wettbewerbsgleichheit zwischen den französischen und deutschen Frachtführern herzustellen.[1211] Das deutsche BinSchG gilt somit als sogenannte „*loi locale*" auch für den Rhein.

Allerdings wurde das deutsche BinSchG im Jahre 1998 in Anlehnung an das bereits 1997 in Kraft getretene Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)[1212] grundlegend reformiert.[1213] Frankreich dagegen hat es bisher versäumt, das Straßburger Übereinkommen zu ratifizieren,[1214] so dass insoweit fraglich ist, auf welche Fassung des BinSchG verwiesen wird. Die Verweisung in Art. 234 *Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure* bezieht sich ausdrücklich auf das BinSchG in der Fassung von 1895/1898 und nicht auf die jeweils geltende Fassung. Es handelt sich somit um keine dynamische, sondern um eine statische Verweisung, mit der Folge, dass in Frankreich auch heute noch die dinglich-beschränkte Haftung auf Schiff und Fracht nach §§ 3 und 4 BinSchG a.F. zur Anwendung kommt. Die Erreichung des

---

[1209] Zu den geschichtlichen Hintergründen siehe die Ausführungen von Franz, Die Haftung des Frachtführers nach französischem Recht, S. 34 ff.

[1210] „*Sont applicables aux transferts s`effectuant sur le Rhin les dispositions des titres Ier à VIII et X de la loi locale du 15 juin 1895 révisée le 20 mai 1898 sur les rapports de droit privé dans la naviagation intérieure ainsi que les dispositions locales encore en vigeur en matière de responsabilité civile.*" Diese Norm ist abrufbar unter: http://www.legifrance.gouv.fr (Stand: 08.08.2010).

[1211] Franz, Die Haftung des Frachtführers nach französischem Recht, S. 35.

[1212] BGBl. 1998 II, S. 1644 ff.

[1213] Dazu bereits unter 3. Teil A I 4 b).

[1214] Die CLNI wurde nur von Luxemburg, Niederlande, der Schweiz und Deutschland ratifiziert (BGBl. 1999 II, S. 388). In ihrem Anwendungsbereich ist sie allerdings auch auf den Rhein und die Mosel begrenzt und steht daher nur den Anliegerstaaten zum Beitritt offen (Art. 16 Abs. 1 CLNI). Eine aktuelle Liste der Vertragsstaaten findet sich unter http://www.ccr-zkr.org/Files/ccd05_6rev1d.pdf (Stand: 08.08.2010).

ursprünglichen Ziels der Wettbewerbsgleichheit ist damit nicht mehr möglich. Es bleibt Aufgabe des französischen Gesetzgebers, diesen Zustand zu ändern.

VI. Haftung für Nukleartransporte

Frankreich hat ebenso wie Deutschland das Pariser Übereinkommen für unmittelbar anwendbar erklärt.[1215] Ergänzend zu den Bestimmungen des Pariser Übereinkommens und des Brüsseler Zusatzübereinkommens in der Fassung von 1982 gelten für die Haftung für Nukleartransporte die Bestimmungen des Gesetzes Nr. 68-943 vom 30.10.1968 *relative à la responsabilité civile dans le domaine de l`énergie nucléaire*, geändert durch das Gesetz Nr. 90-488 vom 16.06.1990[1216] und das Gesetz Nr. 2006-686 vom 13.06.2006.[1217] Die letzte Änderung durch das Gesetz Nr. 2006-686 sieht die Neufassung einiger Artikel für den Fall vor, dass die Protokolle vom 12.02.2004 zur Änderung des Pariser und Brüsseler Zusatzübereinkommens in Kraft treten werden.[1218]

Nach der geltenden Fassung des Gesetzes Nr. 68-943/90-488 haftet der versendende oder empfangende Inhaber (*exploitant*) einer in Frankreich gelegenen Kernenergienanlage für alle nuklearen Ereignisse, die sich während der Beförderung von Frankreich in einen Nichtvertragsstaat und umgekehrt auf französischem Gebiet ereignen (Art. 9-1). Diese sehr allgemein gehaltene Vorschrift gibt im Grunde nur die Regelungen des Pariser Übereinkommens wieder und muss im Zusammenhang mit Art. 4 PÜ gelesen werden.[1219] Von der in Art. 4 lit. d) PÜ vorgesehen Möglichkeit, die Haftung vom Anlageninhaber auf den Beförderer zu übertragen, hat der französische Gesetzgeber keinen Gebrauch gemacht. Ebenso wenig wurde ein Vorbehalt zu den im Pariser Übereinkommen vorgesehenen Haftungsausschluss-gründen erklärt.

Die Haftung des Anlageninhabers ist im Falle der Beförderung von Kernmaterialien auf 22.867.352,59 Euro[1220] je nukleares Ereignis beschränkt, Art. 9 Gesetz Nr. 68-943/90-488. Darüber hinaus werden die Geschädigten innerhalb der im Brüsseler Zusatzübereinkommen festgelegten Grenzen durch den französischen Staat entschädigt, Art. 5 Gesetz Nr. 68-943/90-488.

1215 Dazu Pelzer, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 5.
1216 Dazu Deprimoz, J.C.P. 1990 I, 3467.
1217 Abrufbar unter http://www.legifrance.gouv.fr (Stand: 08.08.2010).
1218 Im Folgenden wird nur die geltende Fassung dargestellt. Zum Ratifikationsstand der Änderungsprotokolle von 2004 siehe 2. Teil F I.
1219 Siehe dazu Teil 2 F II 2 a).
1220 Seit Inkrafttreten der Verordnung Nr. 2000-916 am 01.01.2002 werden alle bisher in französischen Francs angegebenen Beträge in Euro angegeben.

Hinsichtlich der Versicherungspflicht bestimmt Art. 7 Abs. 1 Gesetz Nr. 68-943/ 90-488 lediglich, dass jeder Anlageninhaber verpflichtet ist, eine Versicherung oder vergleichbare finanzielle Sicherheit in Höhe seiner Haftung abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Die finanzielle Sicherheit bedarf der Genehmigung des Wirtschafts- und Finanzministers. Dieser ist auch ermächtigt, auf Vorschlag des für Atomenergie zuständigen Ministers, zugunsten eines Anlageninhabers eine staatliche Sicherheitsleistung zu stellen, welche eine Versicherung oder vergleichbare finanzielle Sicherheit ganz oder teilweise ersetzt, Art. 7 Abs. 2 Gesetz Nr. 68-943/90-488. Für alle Nukleartransporte auf französischem Gebiet gilt ferner, dass der Beförderer das Bestehen einer ausreichenden Versicherung oder finanziellen Sicherheit nachweisen können muss, Art. 9-2 Gesetz Nr. 68-943/90-488.[1221]

Dem Geschädigten wird schließlich nach Art. 14 Gesetz Nr. 68-943/90-488 ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt, seinen Anspruch unmittelbar gegen den Versicherer oder sonstigen Sicherheitsgeber geltend zu machen. Der französische Gesetzgeber hat also von der in Art. 6 lit. a) PÜ gegebenen Option, einen Direktanspruch festzusetzen, Gebrauch gemacht.

Abweichend von der allgemeinen Verjährungsfrist nach Art. 2270-1 Abs. 1 *Code civil* (10 Jahre) verjähren Schadensersatzansprüche wegen nuklearer Schäden gemäß Art. 15 Gesetz Nr. 68-943/90-488 bereits nach drei Jahren ab Kenntnis oder Kennenmüssen des Schadens und des haftpflichtigen Kernanlageninhabers.[1222] Die absolute Verjährungsfrist beträgt zehn Jahre ab dem Tag des schädigenden Ereignisses.

VII. Haftung für eigenes fehlerhaftes Verhalten (*faute*) nach Art. 1382, 1383 Code civil

Schließlich kommen auf durch Gefahrguttransporte entstandene Schäden die allgemeinen Haftungsvorschriften des *Code civil* zur Anwendung. Art. 1382, 1383 C.c. regeln in einer Generalklausel die Haftung für eigenes vorsätzliches oder fahrlässiges Fehlverhalten.

Art. 1382 C.c. lautet: „*Tout fait quelconque de l`homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer*" - „Jedes Verhalten eines Men-

[1221] Die nach Art. 9-3 Gesetz Nr. 68-943/90-488 erforderlichen Daten, die ein solcher Nachweis enthalten muss, entsprechen denjenigen, die in Art. 4 lit. c) PÜ genannt sind.

[1222] Die Möglichkeit zur Festsetzung kürzerer Verjährungsfristen als in Art. 8 lit. a) PÜ vorgesehen, wird in Art. 8 lit. c) PÜ ausdrücklich eingeräumt.

schen, das einem anderen Schaden zufügt, verpflichtet denjenigen, durch dessen Verhalten der Schaden entstanden ist, zum Schadensersatz.“[1223]

Art. 1383 C.c. lautet: „*Chacun est responsable du dommage qu`il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence*“- „Man haftet nicht nur für den Schaden, den man durch vorsätzliches Verhalten herbeiführt, sondern auch für denjenigen, den man durch Fahrlässigkeit und Nachlässigkeit verursacht“.

Anders als bei der Sachhalterhaftung nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. handelt es sich bei der Haftung nach Art. 1382, 1383 C.c. um eine Verschuldenshaftung. Jedermann kann nach Art. 1382, 1383 C.c. haftpflichtig werden. In Bezug auf Gefahrgut-transporte kommen als haftpflichtige Personen insbesondere der Versender, der Fahrzeugführer, die Besatzungsmitglieder ebenso wie der Beförderer und der Schiffseigner in Betracht.

Für den Fall, dass ein Schaden sowohl auf menschliches Verhalten als auch auf die Beteiligung einer Sache zurückzuführen ist und deshalb beide Haftungen miteinander konkurrieren, kann der Geschädigte seinen Anspruch sowohl nach Art. 1382, 1383 C.c. als auch nach Art. 1384 C.c. geltend machen.[1224]

Die allgemeine Haftung nach Art. 1382, 1383 C.c. kennt im Gegensatz zum deutschen § 823 Abs. 1 BGB keine Beschränkung auf bestimmte absolute Rechte oder Rechtsgüter oder das Verbot der Kompensation von Nichtvermögensschäden.[1225] Um den sich daraus ergebenden nahezu unbegrenzten Anwendungsbereich von Art. 1382, 1383 C.c. zu präzisieren und einzuschränken, hat die französische Rechtsprechung die drei folgenden Tatbestandsmerkmale entwickelt: Fehlverhalten (*faute*), Schaden (*dommage*) und Kausalzusammenhang (*lien de causalité*) zwischen fehlerhaftem Verhalten und Schaden.[1226]
Der Begriff „*faute*“ wird im *Code civil* weder definiert noch durch Anhaltspunkte genauer bestimmt. In der Literatur wird als *faute* die Nichtbeachtung eines für den Schädiger erkennbaren Verhaltensgebotes bezeichnet, welche bei objektiv-pflichtwidriger Handlung oder Unterlassung sowie subjektiver Zurechenbarkeit gegeben ist.[1227] Jeder Verstoß gegen eine Verhaltenspflicht, unabhängig davon ob diese nun gesetzlich festgeschrieben ist oder sich nur aus Gewohnheitsrecht, der Verkehrssitte oder Standesethik ergibt, begründet die Haftung für *faute*.[1228] So ist

---

[1223] Eine deutsche Übersetzung der französischen Deliktsrechtsnormen findet sich bei Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 75 ff.

[1224] Biller, Die Eigenhaftung des Verrichtungsgehilfen, S. 24 m.w.N.

[1225] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 17.

[1226] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 17; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 620 ff.

[1227] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 622; Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 17 m.w.N. aus der französischen Literatur.

[1228] Sonnenberger/Autexier, Einführung in das französische Recht, S. 138; Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 18.

sicherlich bei Missachtung von Sicherheitsvorschriften, die für Gefahrguttransporte gelten, das Tatbestandsmerkmal *faute* zu bejahen. In den Begriff „*faute*" gehen zudem auch die Rechtswidrigkeit (*illicéité*) sowie das Verschulden auf.[1229]

Hinsichtlich des Schadensbegriffs sei auf die Ausführungen zur Sachhalterhaftung nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. verwiesen.[1230] Das letzte Tatbestandsmerkmal – der Kausalzusammenhang zwischen Fehlverhalten und Schaden – wird nur unterbrochen, wenn der Schaden nicht auf das Verhalten des Beklagten, sondern stattdessen auf eine fremde Ursache (*cause étrangère*) zurückzuführen ist.[1231] Dazu zählen höhere Gewalt, das Verhalten eines Dritten oder des Geschädigten.[1232]

Die Haftung nach Art. 1382, 1383 C.c. ist schließlich unbeschränkt. Eine Beschränkung der Haftung kommt nur über die Anwendung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 in Betracht.[1233]

VIII. Haftung für Dritte nach Art. 1384 Abs. 5 und Abs. 1, 1. Alt. Code civil

Neben der Haftung für eigenes Fehlverhalten kommt bei Gefahrguttransporten auch die in Art. 1384 Abs. 5 C.c. geregelte Haftung des Geschäftsherrn (*commettant*) für seine Verrichtungsgehilfen (*préposés*) in Betracht.[1234]

Für die Einordnung des Schädigers als Verrichtungsgehilfe kommt es darauf an, ob dieser dem Geschäftsherrn gegenüber in einem Verhältnis der Unterordnung steht und daher an dessen Weisungen gebunden ist.[1235] Es ist weiter erforderlich, dass der Schaden Folge eines Fehlverhaltens (*faute*) des Verrichtungsgehilfen gemäß Art. 1382, 1383 C.c. ist, auch wenn Art. 1384 Abs. 5 C.c. diese Voraussetzung nicht ausdrücklich nennt. Das Verschulden des Verrichtungsgehilfen hat dabei der Geschädigte zu beweisen.[1236] Der Verrichtungsgehilfe muss schließlich den Schaden in Ausübung der ihm übertragenen Tätigkeiten (*dans les fonctions auxquelles ils les ont employés*) herbeigeführt haben. Dieses Merkmal wird von der fran-

[1229] Ausführlich dazu Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 623; Hübner/Constantinesco, Einführung in das französische Recht, S. 201.

[1230] Siehe unter 3. Teil B I 4.

[1231] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 624.

[1232] Dazu bereits unter 3. Teil B I 3; ausführlich Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 30 ff.

[1233] Siehe 3. Teil B I 5.

[1234] Ausführlich zur Haftung nach Art. 1384 Abs. 5 C.c. Renner, Die deliktische Haftung für Hilfspersonen in Europa, S. 101 ff.

[1235] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 639; Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 36.

[1236] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 641.

zösischen Rechtsprechung sehr weit verstanden, so dass häufig auch vorsätzlich begangene unerlaubte Handlungen dem Geschäftsherrn zugerechnet werden.[1237] Liegen die genannten Voraussetzungen vor, haftet der Geschäftsherr unwiderlegbar nach Art. 1384 Abs. 5 C.c., da ein Entlastungsbeweis anders als im deutschen Recht nicht möglich ist.[1238] Die Haftung des Geschäftsherrn nach Art. 1384 Abs. 5 C.c. steht dabei neben der eigenen Haftung des Verrichtungsgehilfen für *faute*.[1239]

Als weitere mögliche Anspruchsgrundlage hinsichtlich der Haftung für Dritte kommt Art. 1384 Abs. 1, 1. Alt. C.c. in Betracht. Denn seit dem Grundsatzurteil (*arrêt Blieck*)[1240] des Kassationshofes vom 29.03.1991 wird der Halbsatz „[…] *qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre*" in Art. 1384 Abs. 1, 1. Alt. C.c. nicht mehr nur als Hinweis auf die folgenden Absätze des Art. 1384 C.c., sondern als eigenständige Anspruchsgrundlage verstanden.[1241] Die Haftung für Schädigung durch Dritte ist nunmehr auch aufgrund des aus Art. 1384 Abs. 1, 1. Alt. C.c. abgeleiteten allgemeinen Grundsatzes möglich, wobei die genauen Haftungsvoraussetzungen noch nicht feststehen.[1242]

Im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten dürfte jedoch ein auf diesen allgemeinen Haftungsgrundsatz gestützter Anspruch in der Regel hinter dem spezielleren Art. 1384 Abs. 5 C.c. zurücktreten.

C. England

Das englische Recht unterscheidet sich in seiner juristischen Denkweise deutlich vom „kontinentalen" deutschen und französischen Recht, da es sich nicht um abstraktes Gesetzesrecht, sondern um Fallrecht handelt.[1243] Zunächst sei darauf hingewiesen, dass das englische Recht nur eine Teilrechtsordnung des Vereinigten Königreiches ist, welches sich in seiner unmittelbaren Geltung auf England und Wales beschränkt.[1244] Daneben existieren noch die schottische und nordirische

[1237] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 640 f. mit einigen Beispielsfällen.
[1238] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 639.
[1239] Flour/Aubert/Savaux, Les obligations, Band 2: Le fait juridique, Nr. 203.
[1240] Cass. Ass. plén. 29.3.1991, J.C.P. 1991 II, 21673.
[1241] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 33, 39; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 642; ausführlich dazu Dregger, Zfs 2004, 389 ff.
[1242] Gotthardt, Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, S. 39 f.
[1243] Vgl. Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 68 f.
[1244] Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 1; Junker, Internationales Privatrecht, Rn. 17.

Rechtsordnung, sowie das Recht der Kanalinseln.[1245] Im Rahmen dieser Arbeit wird nur auf das englische Recht eingegangen.

Das englische Recht beruht hauptsächlich auf Gerichtsentscheidungen (*Case Law*), für deren Anwendung das Präjudiziensystem gilt, d.h. eine neue richterliche Entscheidung muss sich an einer einschlägigen, vorangegangen Entscheidung orientieren („*doctrine of binding precedent*“).[1246] Das sogenannte *Statutory Law*, das von der Legislative geschaffen wurde, dient dagegen nur zur Ergänzung oder Korrektur des *Case Law*.[1247] Weitere Rechtsquellen sind das Gewohnheitsrecht (*custom*), die „Vernunft“ (*reason*), die Lehrmeinungen (*books of authority*), das Völkerrecht sowie das Recht der Europäischen Gemeinschaft.[1248]

Hinsichtlich der Haftung für durch Gefahrguttransporte entstandene Drittschäden kommt insbesondere die Entscheidung in der Sache *Rylands v. Flechter* aus dem Jahre 1868 in Betracht, in der erstmals eine Gefährdungshaftung (*strict liability*) entwickelt wurde. Ferner können einzelne Tatbestände des allgemeinen *Tort Law* (*negligence, trespass, nuisance*) einschlägig sein. Spezielle auf Gefahrguttransporte zugeschnittene Haftungsnormen kennt das englische Recht nicht. Auch gibt es – anders als im deutschen und französischen Recht – keine strikte Haftung für den Halter eines Kraftfahrzeugs. Eine vom Nachweis einer Sorgfaltspflichtverletzung unabhängige Haftung (*strict liability*) hat der englische Gesetzgeber nur in sehr wenigen Fällen eingeführt.[1249] Von diesen Haftungstatbeständen sind für Gefahrguttransporte die Haftung nach dem Civil Aviation Act 1982, dem Nuclear Installations Act 1965, dem Environmental Protection Act 1990 und dem Merchant Shipping Act 1995 relevant. Die Einführung weiterer verschuldensunabhängiger Haftungstatbestände wurde zudem ausführlich von der *Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury* diskutiert.[1250]
Die Haftung für Hilfspersonen richtet sich nach der *vicarious liability*. Schließlich kommen bei der Haftung für Gefahrguttransportschäden auch verschiedene *Statutes* zur Anwendung, wie z.B. der Road Traffic Act.

I. Strict liability

[1245] Resch, DAR 2003, 368; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 198 ff.; Junker, Internationales Privatrecht, Rn. 17.

[1246] Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 10; Heberer, ZfVR 2002, 57 (58).

[1247] Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 9 f., 12.

[1248] Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 10.

[1249] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 671.

[1250] Bericht der *Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury*, Cmnd. 7054 (1978).

1. Die Regel aus Rylands v. Fletcher

Der einzige von der englischen Rechtsprechung entwickelte Tatbestand strikter Haftung beruht auf der berühmten Entscheidung in der Sache *Rylands v. Fletcher* aus dem Jahre 1868.[1251] Dieser Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Beklagte, welcher Eigentümer einer Mühle war, ließ auf seinem Grundstück ein großes Wasserreservoir errichten, um die Mühle mit Wasser zu versorgen. Unter dem angelegten Wasserreservoir befanden sich unbenutzte, teilweise zugeschüttete alte Kohlenschächte, die mit dem vom Kläger auf dem Nachbargrundstück betriebenen Kohlenbergwerk in unterirdischer Verbindung standen. Keiner der Beteiligten wusste von der Existenz der alten Kohlenschächte. Einige Tage nach Errichtung des Wasserreservoirs gab plötzlich einer der alten Kohlenschächte nach, so dass das Wasser bis in das benachbarte Bergwerk eindringen konnte und es überflutete. Die Folge war, dass das Bergwerk des Klägers nach vergeblichen Ausbesserungsversuchen stillgelegt werden musste. Der Beklagte wurde in zweiter Instanz zum Ersatz des Schadens verurteilt, obwohl ihm ein Verschulden nicht nachgewiesen werden konnte.[1252]

Richter Blackburn, der dem Berufungsgericht angehörte, formulierte in seinem Urteil folgenden Satz, der später als die Regel (*rule*) aus *Rylands v. Fletcher* bezeichnet wurde: „*We think that the true rule of law is, that the person who for his own purposes brings on his lands and collects and keeps there anything likely to do mischief if it escapes, must keep it in at his peril, and, if he does not do so, is prima facie answerable for all the damage which is the natural consequence of its escape.*“[1253] Das House of Lords bestätigte die Entscheidung Blackburns und fügte als weitere Voraussetzung hinzu, dass die Nutzung des Grundstücks „*non-natural*“ sein müsse.[1254]

Der in *Rylands v. Fletcher* entwickelte Grundsatz ist später auch auf das Entweichen von giftigen Kreosotdämpfen[1255], schwefelsäurehaltigen Rußflocken[1256] und Gas[1257], das auf einem Grundstück in großen Mengen meist zu industriellen Zwe-

---

[1251] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 672.

[1252] Die Entscheidung des Court of Exchequer aus dem Jahre 1866 (L.R. 1 Ex. 265, S. 279 f.) wurde vom House of Lords 1868 bestätigt (L.R. 3 H.L., S. 330). Ausführlich zur Entscheidung in der Sache *Rylands v. Flechter* Vogler, Grundlagen und Grenzen der anglo-amerikanischen Gefährdungshaftung nach der rule in Rylands v. Fletcher, Münster 1965, S. 18 ff.

[1253] *Rylands v. Flechter* (1866) L.R. 1 Ex. 265, S. 279 f. Folgende Übersetzung findet sich bei Zweigert/Kötz, Die Haftung für gefährliche Anlagen in den EWG-Ländern sowie in England und den Vereinigten Staaten von Amerika, S. 34: „Unserer Ansicht nach geht die zutreffende Rechtsregel dahin, dass derjenige, der eine Sache zu eigenen Zwecken auf sein Grundstück verbringt und dort sammelt und lagert, dies auf eigene Gefahr tut, sofern die Sache für den Fall ihres Entweichens Schaden anzurichten geeignet ist; wenn er die Sache entweichen lässt, so ist er prima facie verantwortlich für allen Schaden, der die natürliche Folge des Entweichens darstellt.“

[1254] *Rylands v. Flechter* (1868) L.R. 3 H.L., S. 330.

[1255] *West v. Bristol Tramways Co.* (1908) 2 K.B., S. 14.

[1256] *Halsey v. Esso Petroleum Co.* (1961) 2 All E.R., S. 145.

[1257] *Northwestern Utilites, Ltd. v. London Guarantee and Accident Co.* (1936) A.C., S. 108.

cke gelagert wurde, angewendet worden. Ebenso fand die *rule* bei Schäden Anwendung, die durch die Explosion von Dinitrophenol in einer Sprengstofffabrik[1258], durch Sprengungen in einem Steinbruch[1259] und durch Verunreinigung eines undichten mit Dieselöl gefüllten Kesselwagens[1260] entstanden. Trotz wiederholter Anwendung der *rule* aus *Rylands v. Fletcher* ist diese jedoch nie zu einem allgemeinen Gefährdungshaftungsprinzip ausgebaut worden, sondern wird seit jeher restriktiv angewendet.[1261]

Eine Haftung aus *Rylands v. Fletcher* besteht nur unter folgenden Voraussetzungen:[1262] Der Beklagte muss eine schadensstiftende Sache auf ein unter seiner Herrschaft stehendes Grundstück verbringen, welche als eine „nicht-natürliche Nutzung“ („*non-natural use*“) des Grundstücks anzusehen ist. Diese schadensstiftende Sache muss von dem Grundstück des Beklagten entweichen (*escape*) und außerhalb des Grundstücks einen Schaden anrichten. Zudem muss der Beklagte seit der Entscheidung in der Sache *Cambridge Water Company v. Eastern Counties Leather Plc*[1263] vorhergesehen haben oder vernünftigerweise vorhersehen können, dass die auf seinem Grundstück befindlichen Sachen im Falle ihres Entweichens Schäden verursachen können, wie sie der Kläger dann tatsächlich auch erlitten hat.[1264]

In Bezug auf Schäden durch Gefahrguttransporte fehlt es schon an der Voraussetzung des Grundstücks, denn die schadensstiftenden Sachen befinden sich während des Transports gefährlicher Güter in der Regel auf öffentlichem Gelände und nicht auf privaten Grundstücken. In allen Fällen, bei denen die Regel aus *Rylands v. Flechter* zur Anwendung kam, sind die schadensstiftenden Sachen jedoch von einem Grundstück aus entwichen. Auch in dem Fall, in dem die Bahngesellschaft neben der Ölgesellschaft wegen der Verschmutzung eines Baches durch aus einem Kesselwagen auslaufendes Dieselöl während der Beförderung nach der *rule* belangt wurde, war das Dieselöl vom Gelände der Bahn aus in den Bach gelaufen.[1265]

Die Regel aus *Rylands v. Fletcher* ist somit nicht auf Gefahrguttransporte anwendbar.[1266] Allein bei der kurzen Zwischenlagerung von gefährlichen Gütern ist

---

[1258] *Rainham Chemical Works, Ltd. v. Belvedere Fish Guano Co.* (1921) 2 A.C., S. 465.

[1259] *Miles v. Forest Rock Granite Co.* (1918) 34 T.L.R., S. 500.

[1260] *Smith v. Great Western Railway Co. and Anglo-American Oil Co.* (1926) 135 L.T., S. 112.

[1261] Wagner, in: Grundstrukturen des Europäischen Deliktsrechts, S. 189 (278); vgl. Buckley, in: Clerk & Lindsell on Torts, Rn. 21-03; vgl. Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 43.

[1262] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 673 f.

[1263] (1994) 1 All E.R., S. 53; (1994) 2 A.C., S. 264.

[1264] Zu Recht wird kritisiert, dass eine Haftungsregel, die davon abhängt, dass der Schädiger im Zeitpunkt seiner Handlung den Schadenseintritt vorhersehen konnte, keine strikte Haftung mehr ist, sondern unter die allgemeine *negligence*-Haftung fällt. Siehe Wagner, in: Grundstrukturen des Europäischen Deliktsrechts, S. 189 (281) m.w.N.

[1265] *Smith v. Great Western Railway Co. and Anglo-American Oil Co.* (1926) 135 L.T., S. 112.

[1266] Auch Vogler ist der Ansicht, dass die Regel aus *Rylands v. Fletcher* bei der Haftung für Verkehrsmittel nicht anwendbar ist; Vogler in: Grundlagen und Grenzen der anglo-amerikanischen Ge-

der Grundsatz aus *Rylands v. Fletcher* möglicherweise anwendbar, wobei die Lagerung von Gefahrgütern im Rahmen von gewöhnlichen Industrietätigkeiten nicht mehr als „*non-natural use*" gilt, selbst wenn sie künstlich und extrem gefährlich sind[1267].

*2. Gesetzliche Haftung für gefährliche Tätigkeiten (*hazardous activities*)*

Ein allgemeines Gefährdungshaftungsprinzip für gefährliche Tätigkeiten lässt sich aus *Rylands v. Flechter* wie gesagt nicht ableiten. Nach wie vor unterliegt eine so gefährliche Tätigkeit wie das Betreiben eines Kraftfahrzeugs keiner strikten Haftung, sondern wird nach den Voraussetzungen des *negligence* Tatbestandes beurteilt.[1268] Die wenigen Tatbestände, die eine Gefährdungshaftung vorsehen und bei Schäden Dritter durch Gefahrguttransporte möglicherweise einschlägig sind, finden sich im Civil Aviation Act 1982, Nuclear Installations Act 1965, Environmental Protection Act 1990 sowie im Merchant Shipping Act 1995.

Daneben kann auch die Verletzung gesetzlicher Pflichten (*breach of statutory duty*) – abhängig vom Wortlaut des *statute* – eine Form verschuldensunabhängiger Haftung darstellen.[1269] Gesetzliche Pflichten können sich in Bezug auf Gefahrguttransporte z.B. aus dem auch für England geltenden ADR[1270] oder dem IMDG-Code[1271] ergeben. Eine Verletzung dieser Pflichten stellt eine *breach of statutory duty* dar.[1272] Ob die Pflichtverletzung jedoch tatsächlich eine strikte Haftung nach sich zieht, muss im Einzelfall durch Interpretation der gesetzgeberischen Intention entschieden werden.[1273] In den meisten Fällen handelt es sich bei *breach of statutory duty* um eine Haftung aus *negligence.*

fährdungshaftung nach der rule in Rylands v. Fletcher, S. 127; siehe auch Wagner, in: Grundstrukturen des Europäischen Deliktsrechts, S. 189 (278).

[1267] Vgl. Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 43.

[1268] Cees van Dam, European Tort Law, S. 105; Youngs, English, French & German Comparative Law, S. 378. Dies wurde vielfach kritisiert, u.a. von Vogler, Grundlagen und Grenzen der angloamerikanischen Gefährdungshaftung nach der rule in Rylands v. Fletcher, S. 126 ff.

[1269] Cees van Dam, European Tort Law, S. 105; zu den Voraussetzungen Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 42.

[1270] Das Europäische Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (abgekürzt ADR, von „*Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*") enthält spezielle Sicherheitsvoschriften und gilt auch im Vereinigten Königreich, http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2007/English/001%20E_introvol1.pdf (Stand: 08.08.2010).

[1271] Der internationale Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (abgekürzt IMDG-Code, von „*International Maritime Dangerous Goods Code*") ist in die *Merchant Shipping (Dangerous Goods) Regulations* von 1981 integriert.

[1272] Puttfarken, DVWG B 76, S. 37 (55).

[1273] Vgl. Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 42.

a) Civil Aviation Act 1982

Der Civil Aviation Act 1982[1274] bestimmt in sec. 76 (2), dass der Eigentümer eines zivilen Luftfahrzeugs (*owner of the aircraft*) für Schäden haftet, die Personen oder Sachen auf der Erdoberfläche durch den Betrieb des Luftfahrzeugs oder durch von diesem herabfallende Teile entstanden sind.[1275] Diese verschuldensunabhängige Haftung (*strict liability*) gilt nicht gegenüber den Flugzeuginsassen, sondern nur gegenüber Dritten. Hat der Geschädigte den Schaden ganz oder teilweise selbst verursacht, ist der Flugzeugeigentümer entsprechend von seiner Haftung befreit (sec. 76 (2)), wobei letzterer die Beweislast trägt.[1276] Nach den in sec. 76 (3) Civil Aviation Act 1982 genannten Voraussetzungen hat der Eigentümer zudem die Möglichkeit, Rückgriff zu nehmen. Für den Fall, dass das Flugzeug für einen Zeitraum von mehr als vierzehn Tagen in gutem Glauben (bona fide) an eine andere Person vermietet wird, bestimmt sec. 76 (4) Civil Aviation Act 1982, dass diese andere Person anstelle des Eigentümers haftet. Die Haftung nach sec. 76 (2) Civil Aviation Act 1982 ist unbeschränkt und unterliegt keiner Versicherungspflicht.

b) Nuclear Installations Act 1965

England hat das Pariser Übereinkommen und das Brüsseler Zusatzübereinkommen nicht für unmittelbar anwendbar erklärt, sondern in ein nationales Gesetz, den Nuclear Installations Act 1965[1277], umformuliert.[1278] Dies hat den Nachteil, dass die Bestimmungen beider Übereinkommen nur schwer wiederzufinden sind.[1279]

Die Haftung des Kernanlagenbetreibers[1280] ist in sec. 7 (1) des Nuclear Installations Act 1965 geregelt. Er haftet für alle Sach- und Personenschäden Dritter,

---

1274 Alle Acts sind abrufbar unter: http://www.statutelaw.gov.uk (Stand: 08.08.2010).

1275 „*Where material loss or damage is caused to any person or property on land or water by, or by a person in, or an article, animal or person falling from, an aircraft while in flight, taking off or landing, then unless the loss or damage was caused or contributed to by the negligence of the person by whom it was suffered, damages in respect of the loss or damage shall be recoverable without proof of negligence or intention or other cause of action, as if the loss or damage had been caused by wilful act, neglect, or default of the owner of the aircraft* “.

1276 Buckley, in: Clerk & Lindsell on Torts, Rn. 21-77.

1277 Der Nuclear Installations Act 1965 vereinigt den Nuclear Installations (Licensing and Insurance) Act 1959 und den Nuclear Installations (Amendment) Act 1965 und wurde wiederholt geändert. Eine aktuelle Fassung findet sich unter http://www.statutelaw.gov.uk (Stand: 08.08.2010).

1278 Tromans/Fitzgerald, The Law of Nuclear Installations and Radioactive Substances, Rn. 3-15. Die Darstellung der Umsetzung beider Übereinkommen in das englische Recht kann hier nur einen Überblick über die wichtigsten Haftungsfragen geben. Ausführlich zur Haftung und Versicherung nach dem Nuclear Installations Act 1965 Tromans/Fitzgerald, The Law of Nuclear Installations and Radioactive Substances, Kapitel 3.

1279 Pelzer nennt diese Art der Umsetzung sogar „ein geradezu abschreckendes Beispiel“, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht 2003, § 59 Rn. 5.

1280 Da der Betrieb einer Kernanlage der Genehmigung bedarf, wird der Betreiber in sec. 7 (1) Nuclear Installations Act 1965 als „*licensee*“ (Lizenznehmer) bezeichnet.

die durch ein Ereignis (*occurrence*) eingetreten sind, welches durch radioaktive oder andere gefährliche Materialien, durch Strahlungen oder durch Abfall aus der Anlage verursacht wurden.[1281] Es wird also anders als im deutschen Recht kein Unterschied zwischen der Haftung für den Betrieb von Kernanlagen, für die Verwendung radioaktiver Isotope und der Haftung für Atommüll gemacht. Unter den Begriff „Ereignis", auf den sich die in sec. 7 (1) Nuclear Installations Act 1965 geregelte Haftung bezieht, fällt nach sec. 7 (2) (b) auch der Transport von Kernmaterialen.

Bei der Haftung des Anlagenbetreibers handelt es sich um eine Gefährdungshaftung (*strict liability*), die keines Verschuldensnachweises bedarf.[1282] Die Kanalisierung der Haftung auf den Anlagenbetreiber ist in sec. 12 (1) (b) Nuclear Installations Act 1965 festgelegt.[1283] Ferner sind die in sec. 13 (4) (a) Nuclear Installations Act 1965 genannten Haftungsausschlusstatbestände mit denen in Art. 9 PÜ identisch. Für Schäden, die durch schwere Naturkatastrophen entstanden sind, bleibt die Haftung jedoch bestehen, sec. 13 (4) (b). Das Mitverschulden des Geschädigten kann schließlich ganz oder teilweise zum Haftungsausschluss führen, wobei dieser absichtlich (*with the intention of causing harm*) gehandelt haben muss, sec. 13 (6).

Die Haftungshöchstsumme liegt nach sec. 16 (1) Nuclear Installations Act 1965 bei 140 Millionen Pfund.[1284] In Höhe dieser Summe muss der Anlagenbetreiber für einen bestimmten Zeitraum eine Versicherung oder eine andere finanzielle Sicherheit abschließen und aufrechterhalten, sec. 19 (1). Weitere Entschädigungsmittel sind von der britischen Regierung entsprechend den Bestimmungen des Brüsseler Zusatzübereinkommens bereitzuhalten, sec. 18.[1285]

[1281] Sec. 7 (1) „Where a nuclear site licence has been granted in respect of any site, it shall be the duty of the licensee to secure that -

(a) no such occurrence involving nuclear matter as is mentioned in subsection (2) of this section causes injury to any person or damage to any property of any person other than the licensee, being injury or damage arising out of or resulting from the radioactive properties, or a combination of those and any toxic, explosive or other hazardous properties, of that nuclear matter; and

(b) no ionising radiations emitted during the period of the licensee's responsibility -

(i) from anything caused or suffered by the licensee to be on the site which is not nuclear matter; or (ii) from any waste discharged (in whatever form) on or from the site,

cause injury to any person or damage to any property of any person other than the licensee".

[1282] Buckley, in: Clerk & Lindsell on Torts, Rn. 21-81; die strikte Haftung ergibt sich hier aus der Formulierung „*it shall be the duty of the licensee to secure…*".

[1283] „*Where any injury or damage has been caused in breach of a duty imposed by the Act [...] no other liability shall be incurred by any person in respect of that injury or damage*".

[1284] 140 Millionen Pfund entsprechen in etwa 176,6 Millionen Euro (Stand: 08.08.2010).

[1285] Siehe dazu die Ausführungen von Tromans/Fitzgerald, The Law of Nuclear Installations and Radioactive Substances, Rn. 3-61.

Während des Transports von Nuklearmaterialien muss nach sec. 21 (3) Nuclear Installations Act 1965 ein vom Versicherer ausgestellter Nachweis über das Bestehen einer ausreichenden Versicherung mitgeführt werden. Ein unmittelbarer Anspruch des Geschädigten gegen den Versicherer ist im Nuclear Installations Act 1965 nicht vorgesehen.

Schadensersatzansprüche nach dem Nuclear Installations Act 1965 müssen innerhalb von dreißig Jahren ab dem schädigenden Ereignis geltend gemacht werden, sec. 15 (1).[1286] Im Falle des Diebstahls und des Verlustes nuklearer Materialen verjähren die Ansprüche bereits nach zwanzig Jahren ab dem Diebstahl bzw. dem Verlust, sec. 15 (2) Nuclear Installations Act. Dabei ist zu beachten, dass alle Ansprüche nach zehn Jahren ab dem entscheidenden Zeitpunkt nicht gegenüber dem Anlagenbetreiber, sondern gegenüber der Regierung geltend zu machen sind, sec. 16 (3) (b) und (c) Nuclear Installations Act. Nur so ist eine ausreichende finanzielle Haftungsdeckung gewährleistet.[1287]

c) Environmental Protection Act 1990

Eine strikte Haftung wird auch in sec. 73 (6) Environmental Protection Act 1990 formuliert.[1288] Danach haftet jeder, der Müll[1289] deponiert, für den dadurch entstandenen Schaden.[1290] Der Anwendungsbereich dieses Tatbestandes ist sehr eng, da er sich nur auf durch Mülldeponien verursachte Schäden bezieht, und kommt daher hinsichtlich des Transportes gefährlicher Güter nicht in Betracht.

d) Merchant Shipping Act 1995 und Merchant Shipping (Pollution) Act 2006

Der englische Gesetzgeber hat das Ölhaftungsübereinkommen und das Fondsübereinkommen von 1992 sowie das Protokoll von 2003 nicht für unmittelbar anwendbar erklärt, sondern in nationale Gesetze umformuliert. Der Merchant Shipping Act 1995 regelt in sec. 152 – 182 die Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden nach dem Haftungs- und Fondsübereinkommen von 1992.[1291] Die Bestimmungen des „Protokolls von 2003 über die Errichtung eines Internationalen Zusatzentschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden“ setzt

[1286] Die im Nuclear Installations Act 1965 bestimmten Verjährungsfristen sind damit deutlich länger als die allgemeinen deliktsrechtlichen Verjährungsfristen nach dem Limitation Act 1980. Dazu siehe 3. Teil C II 1 h).

[1287] Tromans/Fitzgerald, The Law of Nuclear Installations and Radioactive Substances, Rn. 3-48.

[1288] Dazu Cees van Dam, European Tort Law, S. 399; Buckley, in: Clerk & Lindsell on Torts, Rn. 21-75; Swanson, PHi 1992, 224 (229 f.).

[1289] Eine Definition von „Müll“ findet sich in sec. 75 Environmental Protection Act 1990.

[1290] „*Where any damage is caused by waste which has been deposited in or on land, any person who deposited it, or knowingly caused or knowingly permitted it to be deposited, [...] is liable for the damage[...]*“.

[1291] Die Bestimmungen über die Haftung und Versicherungspflicht finden sich in sec. 153 – 171. Die Entschädigung nach dem Fondsübereinkommen ist in sec. 172 – 182 geregelt.

der Merchant Shipping (Pollution) Act 2006 um. Die Regelungen stimmen inhaltlich mit denen der internationalen Übereinkommen überein; es kann daher auf die bereits gemachten Ausführungen verwiesen werden.[1292]

e) Diskussion über die Einführung weiterer verschuldensunabhängiger Haftungstatbestände

Die Einführung weiterer verschuldensunabhängiger Tatbestände wurde bereits vor dreißig Jahren von der *Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury* diskutiert. Im März 1978 legte die *Royal Commission* nach fünfjähriger Arbeit unter dem Vorsitz von Lord Pearson einen umfangreichen Bericht (*Pearson-Report*)[1293] vor, der zahlreiche Änderungsvorschläge des Haftungsrechts und des Schadensausgleichs für durch Unfälle erlittene Personenschäden enthielt.[1294]

Insbesondere wurde die geltende Rechtslage hinsichtlich des Schadensausgleichs bei Straßenverkehrsunfällen kritisiert.[1295] Der Vorschlag der Kommission bzgl. des Verkehrsunfallrechts ging zwar nicht soweit, eine Gefährdungshaftung zu fordern.[1296] Immerhin wurde aber ein *no-fault compensation scheme* vorgeschlagen, nach dem Schäden, soweit sie bestimmte Höchstbeträge nicht überschreiten, von einer vom *Department of Health and Social Security* verwalteten Unfallversicherung ersetzt werden.[1297] Daneben bleibt das bisherige System der negligence-Haftung für sogenannte „Schadensspitzen“ bestehen.[1298]

Für Eisenbahnunfälle wurde dagegen die Einführung einer verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung empfohlen.[1299] Diese sollte jedoch nur gelten, wenn die erlittenen Personenschäden zumindest teilweise durch die besonderen Gefahren einer in Bewegung befindlichen Eisenbahn verursacht worden sind.

Schließlich wurde die Einführung einer Gefährdungshaftung u.a. auch für besonders gefährliche Anlagen und Tätigkeiten gefordert.[1300] Dies sind nach der Kommission Anlagen und Tätigkeiten, von denen ungewöhnlich große Unfallgefahren ausgehen, aber auch Anlagen und Tätigkeiten, die normalerweise sicher sind, jedoch im Falle fehlerhaften Funktionierens schweren Schaden anrichten können. Als Beispiel für die erste Kategorie nennt die Kommission den Umgang

[1292] Siehe 2. Teil E.
[1293] Cmnd. 7054 (1978).
[1294] Ausführlich zum Bericht der *Royal Commission* Kötz, VersR 1979, 585 ff. Sachschäden waren nicht Gegenstand der Reformüberlegungen.
[1295] Dazu Kötz, VersR 1979, 585 (590 f.).
[1296] Pearson-Bericht, Empfehlung Nr. 114 „*There should be no change in the basis of liability in tort for motor vehicle*“.
[1297] Pearson-Bericht, Empfehlung Nr. 96.
[1298] Genauer Kötz, VersR 1979, 585 (589); siehe auch von Bar, Deliktsrecht, in: Gutachten und Vorschläge zur Überarbeitung des Schuldrechts, Band II, S. 1681 (1748).
[1299] Pearson-Bericht, Empfehlung Nr. 128; siehe auch Kötz, VersR 1979, 585 (591).
[1300] Pearson-Bericht, Empfehlung Nr. 177; siehe auch Kötz, VersR 1979, 585 (593).

mit feuer- oder explosionsgefährlichen Gasen oder Flüssigkeiten. Gefahrguttransporte fielen demnach unter diese Kategorie. Der Vorschlag der Kommission beschränkt sich allerdings darauf, ein Rahmengesetz zu erlassen, in welchem der Minister ermächtigt wird, durch Rechtsverordnung diejenigen Anlagen und Tätigkeiten in einem Katalog zu bestimmen, die mit einer Gefährdungshaftung belegt werden sollen.[1301]

Dem Pearson-Bericht sind bis heute keine gesetzgeberischen Maßnahmen gefolgt. Eine Umsetzung der Änderungsvorschläge ist daher auch in Zukunft nicht zu erwarten.[1302]

3. *Vicarious liability*

Die Haftung des Arbeitgebers für seine Angestellten (*vicarious liability*) stellt ebenfalls eine Form der *strict liability* dar, denn der Arbeitgeber haftet ohne Verschulden (*fault*) für das deliktische Verhalten seiner Angestellten, also unabhängig davon, ob ihn bei der Auswahl oder Überwachung seiner Leute ein Verschulden trifft.[1303] Gerade im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter kann die *vicarious liability* im Verhältnis zwischen angestelltem Fahrzeugführer und Transportunternehmen relevant werden.[1304]

Die Voraussetzungen der *vicarious liability* stimmen weitgehend mit denen der Haftung des Geschäftsherrn im französischen Recht überein: Erforderlich ist neben einem Abhängigkeitsverhältnis zwischen Arbeitgeber (*employer/master*) und Angestelltem (*employee/servant*), dass der Angestellte einem Dritten durch eine deliktische (*tortious*) Handlung in Ausübung der ihm übertragenen Verrichtung (*in the course of employment*) einen Schaden zugefügt hat.[1305] Bei der ersten Voraussetzung muss zu einem „unabhängigen Unternehmer" (*independent contractor*) abgegrenzt werden.[1306] Ein Abhängigkeitsverhältnis ist nur dann gegeben, wenn der *employer* den *employee* dirigieren und kontrollieren kann, also weisungsbefugt ist.[1307] Der Angestellte muss zudem einen anerkannten Deliktstatbestand (*tort*) verwirklicht haben.[1308]

[1301] Pearson-Bericht, Empfehlung Nr. 178.

[1302] Buckley, in: Clerk & Lindsell on Torts, Rn. 21-04.

[1303] Jones, Textbook on Torts, S. 418; Fleming, Law of Torts, S. 409; Wagner, in: Grundstrukturen des Europäischen Deliktsrechts, S. 189 (291).

[1304] Siehe dazu die Entscheidung in der Sache *Century Insurance Co. Ltd. v. Northern Ireland Road Transport Board* (1942) 1 All E.R., S. 491, (1942) A.C., S. 509, in der ein Tanklastwagenfahrer während des Befüllens des Tanks einer Tankstelle ein brennendes Streichholz nach dem Anzünden einer Zigarette auf den Boden fallen ließ, es dadurch zu einer Explosion kam und der Arbeitgeber nach den Grundsätzen der *vicarious liability* haftbar gemacht wurde.

[1305] Markesinis/Deakin, Tort Law, S. 532; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 642.

[1306] Dazu ausführlich Renner, Die deliktische Haftung für Hilfspersonen in Europa, S. 141 ff.

[1307] Youngs, English, French & German Comparative Law, S. 440; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 642.

[1308] Markesinis/Deakin, Tort Law, S. 542.

Dabei kommt es ganz entscheidend darauf auf, dass die deliktische Handlung *in the course of employment* begangen wurde. Erforderlich ist ein innerer Zusammenhang zwischen der deliktischen Handlung des Angestellten und der ihm übertragenen Tätigkeiten, wobei auch unrechtmäßige oder vom Arbeitgeber verbotene Handlungen dieses Kriterium erfüllen können.[1309]

Die Haftung des Arbeitgebers nach den Grundsätzen der *vicarious liability* tritt neben die Haftung des Angestellten aus *tort.*[1310]

II. Fault liability

Soweit nicht besondere gesetzliche Haftungstatbestände einschlägig sind, gelten für die Haftung aus unerlaubter Handlung[1311] die traditionellen Grundsätze des *Common Law*, die man in ihrer Gesamtheit als *Law of Torts* bezeichnet. Das *Law of Torts* kennt keine gesetzlich festgelegte Generalklausel für Schadensersatzansprüche aus unerlaubter Handlung wie die kontinentalen Rechtsordnungen.[1312] Es besteht vielmehr aus einer Vielzahl verschiedener verschuldensabhängiger Haftungstatbestände (*torts*), die sich aus dem früheren writ-System entwickelt haben.[1313] Die Deliktstatbestände werden durch Gesetze (*statutes*) ergänzt, so dass sich das geltende Haftungsrecht für unerlaubte Handlungen aus dem Zusammenspiel von *torts* und *statutes* ergibt.

Hinsichtlich der Haftung für durch Gefahrguttransporte verursachte Schäden Dritter kommen Klagen wegen *negligence*, *trespass* und *nuisance* in Betracht.

1. Negligence

Der heute in der Praxis wichtigste Deliktstatbestand ist die Haftung wegen fahrlässigen Verhaltens (*negligence*).[1314] Nach wie vor beurteilt sich z.B. die Haftung des Kfz-Halters sowie des Eisenbahnunternehmers nach den Voraussetzungen des

[1309] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 644; Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 45 f. mit einigen Beispielsfällen. Ausführlich Renner, Die deliktische Haftung für Hilfspersonen in Europa, S. 152 ff.; Jones, Textbook on Torts, S. 428 ff.

[1310] Renner, Die deliktische Haftung für Hilfspersonen in Europa, S. 160.

[1311] Dieser Begriff wird hier nicht i.S.d. deutschen BGB verstanden, sondern allgemein für jedes unrechtmäßige Verhalten verwendet.

[1312] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 607; Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 13.

[1313] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 607.

[1314] Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 85. Die Haftung aus *negligence* ist allerdings erst im Laufe des 19. Jahrhunderts als eigenständiger Deliktstatbestand anerkannt worden, Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 610.

negligence-Tatbestandes.[1315] Auch für durch Gefahrguttransportunfälle erlittene Drittschäden ist dieser Deliktstatbestand der wohl wichtigste.

a) Haftungsvoraussetzungen

Die Haftung aus *negligence* setzt voraus, dass der Schädiger eine gegenüber dem Verletzten bestehende Sorgfaltspflicht (*duty of care*) verletzt hat (*breach*) und daraus ein Schaden (*causation of damage*) entstanden ist.[1316]

aa) Sorgfaltspflicht (duty of care)

Dem Schädiger muss eine Pflicht zu sorgfältigem Verhalten (*duty of care*) gegenüber dem Personenkreis auferlegt sein, zu dem auch der Geschädigte gehört.[1317] In der berühmten Entscheidung in der Sache *Donoghue v. Stevenson*[1318] hat Lord Atkin klargestellt, dass jedermann die Einhaltung einer Sorgfaltspflicht obliegt, um seinen „Nächsten" (*neighbour*) vor dem vernünftigerweise vorhersehbaren Schaden zu bewahren, den die eigenen Handlungen oder Unterlassungen verursachen können. Wem gegenüber eine Sorgfaltspflicht besteht, wird von den Gerichten im Einzelfall entschieden.[1319] Klar ist jedenfalls, dass mit der Höhe des Schadensrisikos auch die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht steigen.[1320]

bb) Pflichtverletzung (breach of duty)

Eine Sorgfaltspflichtverletzung liegt immer dann vor, wenn der Schädiger gemessen an dem Verhalten eines vernünftigen Durchschnittsmenschen (*standard of a reasonable man*) „*carelessly*" handelt.[1321] Setzt eine Tätigkeit – wie der Umgang mit gefährlichen Gütern – besondere Erfahrung oder Wissen voraus, erhöht sich der

---

[1315] Cees van Dam, European Tort Law, S. 105; „Liability for road-traffic accidents is at present governed by the principles of negligence", Markesinis/Deakin, Tort Law, S. 297; zur Haftung für den Betrieb von Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen im englischen Recht siehe auch Hammann, RabelsZ (1928), 982 ff.

[1316] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 611; Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 86.

[1317] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 611.

[1318] (1932) A.C., S. 562.

[1319] Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 86. Eine Umschreibung der Sorgfalts-pflichten des Beförderers differenziert nach Verkehrsträgern findet sich bei Charlesworth & Percy on Negligence, Rn. 9-83 ff.

[1320] Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 113; vgl. Zweigert/Kötz, Die Haftung für gefährliche Anlagen in den EWG-Ländern sowie in England und den Vereinigten Staaten von Amerika, S. 32.

[1321] Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 89 f.; Markesinis/Deakin, Tort Law, S. 155.

Standard entsprechend.[1322] Bei Verletzung der für Gefahrguttransporte geltenden Sicherheitsvorschriften (ADR etc.) liegt in der Regel eine Sorgfaltspflichtverletzung vor. Im Seerecht kann die Pflichtverletzung auch in einem Verstoß gegen die gute Seemannschaft („*good seamanship*") liegen.

Die Beweislast für den Nachweis einer Sorgfaltspflichtverletzung trägt der Geschädigte.[1323] Nach der „*doctrine of res ipsa loquitur*" genügt es jedoch, dass der Geschädigte Tatsachen beweist, aus denen nach dem normalen Geschehensablauf auf ein Verschulden des Schädigers geschlossen werden muss.[1324] Diese Verschuldens-vermutung kann der Schädiger nur widerlegen, wenn er nachweist, dass der Schaden ohne seine Fahrlässigkeit entstanden ist.[1325]

cc) Schadensverursachung (causation of damage)

Der Schaden, für den Ersatz verlangt wird, muss eine vernünftigerweise vorhersehbare Folge der Sorgfaltspflichtverletzung sein.[1326] Im englischen Recht entscheidet also die Vorhersehbarkeit (*foresee ability*) des Schadens über den zu ersetzenden Schaden und bildet somit das Gegenstück zur adäquaten Kausalität i.S.d. deutschen Rechts.[1327] Umgekehrt braucht man nicht für unvorhersehbare Schäden einstehen, unabhängig davon, wie fahrlässig das Verhalten war.[1328]

Der Schaden darf schließlich nicht zu weit entfernt (*too remote*) sein, als dass man ihn dem Schädiger noch zurechnen könnte.[1329]

b) Haftungsumfang

Liegen die Voraussetzungen eines Anspruchs aus *negligence* vor, ist der eingetretene Schaden zu ersetzen. Grundsätzlich gilt, dass der Kläger so zu stellen ist, wie er ohne das Delikt stünde.[1330] Das englische Recht unterscheidet zwischen *special damages* und *general damages*. *Special damages* sind relativ genau quantifizierbare Vermögensverluste, die belegt werden müssen.[1331] *General damages* beinhalten dagegen

---

[1322] Vgl. Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 90.

[1323] Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 28 f.

[1324] Markesinis/Deakin, Tort Law, S. 171.

[1325] Markesinis/Deakin, Tort Law, S. 173.

[1326] Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 90; Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 611.

[1327] Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 114; Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 90.

[1328] Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 33.

[1329] Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 33; dazu *Overseas Tankship (U.K.) v. Morts Dock & Engineering Co.* (1961), A.C., S. 388.

[1330] Youngs, English, French & German Comparative Law, S. 480; Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 60.

[1331] Von Bar, Gemeineuropäisches Deliktsrecht II, S. 5; Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 61.

einen Unsicherheitsfaktor, sind daher nicht genau quantifizierbar und werden deshalb geschätzt.[1332] Die Schadensersatzzahlung erfolgt grundsätzlich in Form eines einmaligen Pauschalbetrages (*lump sum*).[1333] Die Parteien können nach sec. 2 (1) Damages Act 1996 aber auch wiederkehrende Zahlungen (*periodical payments*) vereinbaren.

Bei einer Klage aus *negligence* sind alle Schäden ersatzfähig, die jemandem durch Verletzung seines Körpers oder Beschädigung seiner Sachen entstanden sind.[1334] Arztkosten, Pflegekosten sowie Einkommensverluste werden als *special damages* ersetzt.[1335] Allerdings muss sich der Geschädigte nach dem Law Reform (Personal Injuries) Act 1948 Sozialversicherungsleistungen zum Teil auf den Schadensersatzanspruch anrechnen lassen.

Unter *general damages* fallen immaterielle Schäden wie Schmerzensgeld (*pain and suffering*) und der Verlust von Lebensqualität (*loss of amenity*) durch eingeschränkte Mobilität, Nachteile am Arbeitsmarkt oder Lebenszeitverkürzung.[1336] Im Bereich dieser immateriellen Schäden kann das Gericht ausnahmsweise auch erhöhte (*aggravated*) Schadensersatzzahlungen zusprechen.[1337] Die Höhe des Schmerzensgeldes wird in der Regel nach den Empfehlungen der „*Guidelines for the Assessment of General Damages in Personal Injuries Cases*" bemessen.[1338]

Während Personen- und Sachschäden unproblematisch ersetzt werden, sind reine Vermögensschäden nur als Folge einer Körperverletzung oder Sachbeschädigung ersatzfähig.[1339] Darüber hinaus wurde die Ersatzfähigkeit reiner Vermögensschäden (*pure economic loss*) als Folge fahrlässigen Verhaltens lange Zeit generell abgelehnt.[1340] Dies änderte sich erst durch das berühmte Urteil des House of Lords in der Sache *Hedley Byrne v. Heller* aus dem Jahre 1964 für durch falsche Auskünfte erlittene Schäden.[1341] Darauf folgten eine Reihe weiterer Entscheidungen, die sich ebenfalls mit der Ersatzfähigkeit reiner Vermögensschäden befassten,

---

[1332] Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 61.

[1333] Youngs, English, French & German Comparative Law, S. 484; Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 61 f.

[1334] Vgl. von Bar, Gemeineuropäisches Deliktsrecht II, S. 13; Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 88.

[1335] Ausführlich Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 62 f.

[1336] Resch, DAR 2003, 368 (371); Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 64.

[1337] Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 60; Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 118 f.

[1338] Von Bar, Schmerzensgeld in Europa, in: FS Deutsch, S. 27 (39); Resch, DAR 2003, 368 (371).

[1339] Youngs, English, French & German Comparative Law, S. 489; Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 88; Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 23.

[1340] Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 88.

[1341] *Hedley Byrne & Co. Ltd. v. Heller & Partners Ltd.* (1964) A.C., S. 465.

aus denen sich jedoch bis auf die Tatsache, dass der Ersatz reiner Vermögensschäden eine seltene Ausnahme ist, keine klare Linie erkennen lässt.[1342]

c) Mitverschulden

Für den Fall, dass sowohl der Beklagte als auch der Kläger durch ein Verschulden (*fault*)[1343] zur Entstehung des Schadens beigetragen haben, sieht sec. 1 (1) des Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 vor, dass das Gericht das Mitverschulden in dem Ausmaß berücksichtigt, in dem es ihm „recht und billig" (*just and equitable*) erscheint.

d) Haftungsbeschränkung

Das englische *Law of torts* kennt grundsätzlich keine Haftungshöchstgrenzen. Nur im Bereich der Seeschifffahrt gilt das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 in der Fassung des Protokolls von 1996.[1344]

e) Haftung mehrerer Personen

Haften mehrere Personen demselben Dritten gegenüber für denselben Schaden, hat der Geschädigte die Wahl gegen wen er vorgeht.[1345] Der Ausgleich zwischen den Gesamtschuldnern regelt sich nach dem Civil Liability (Contribution) Act 1978.

f) Versicherungs- und Entschädigungssituation

Eine gesetzliche Pflicht zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung gibt es nur für den Gebrauch von Kraftfahrzeugen nach sec. 143 (1) Road Traffic Act 1988. Diese obligatorische Haftpflichtversicherung (*compulsory third party insurance*) wurde bereits im Jahre 1930 durch den Road Traffic Act 1930 eingeführt.[1346] Der Versicherungsschutz muss nach sec. 145 (3) (a) Road Traffic Act 1988 alle Personen umfassen, für die möglicherweise gehaftet werden kann. Zum Nachweis des Versicherungsschutzes ist eine Bescheinigung (*certificate of insurance*) auszustellen,

---

[1342] Ausführlich zur Ersatzfähigkeit reiner Vermögensschäden innerhalb des *negligence*-Tatbestandes Hutchison/Zimmermann, ZVglRWiss 1995, 42 ff.; von Bar, RabelsZ 1992, 410 ff.

[1343] Verschulden (*fault*) bedeutet in diesem Zusammenhang nach sec. 4 des Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 Fahrlässigkeit, Verletzung einer gesetzlichen Pflicht oder ein sonstiges Verhalten, dass eine Deliktshaftung begründen würde.

[1344] Vgl. Merchant Shipping Act 1995 (Sec. 185) und Merchant Shipping (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) (Amendment) Order 2004.

[1345] Youngs, English, French & German Comparative Law, S. 436.

[1346] Markesinis/Deakin, Tort Law, S. 298.

sec. 147 (1) Road Traffic Act 1988. Der Geschädigte hat zudem die Möglichkeit, seine Klage direkt gegen den Versicherer geltend zu machen. Dies gilt allerdings nur für den Fall, dass der Schädiger selbst zahlungsunfähig ist, sec. 1 (1) Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930.

Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung wird durch einen Fonds – das *Motor Insurers Bureau* – ergänzt.[1347] Dieser setzt sich aus den verschiedenen Kraftfahrzeugversicherern zusammen und greift ein, wenn der Schädiger nicht versichert oder nicht auffindbar ist.[1348]

g) Aktivlegitimation

Grundsätzlich ist nur der Geschädigte selbst klageberechtigt. Ausnahmsweise können nach dem Fatal Accident Act 1976 aber auch unterhaltsberechtigte Angehörige des Getöteten Klage erheben.

h) Verjährung

Deliktsrechtliche Ansprüche verjähren in der Regel nach sechs Jahren ab Entstehung des Anspruchs, sec. 2 Limitation Act 1980. Für Personenschäden gilt eine kürzere Frist von drei Jahren ab Kenntnis des Schadens, sec. 11 Limitation Act 1980. Jedoch kann das Gericht in einzelnen Personenschadensfällen die Klagefristen verlängern, wenn dies ihm „recht und billig" (*equitable*) erscheint, sec. 33 Limitation Act 1980.

Bei verborgenen Eigentumsschäden (*latent damage*) beginnt die Frist ebenfalls erst ab Kenntnis des Schadens zu laufen, beträgt jedoch maximal fünfzehn Jahre ab Schadensereignis, sec. 14 A und 14 B Limitation Act 1980.

2. Trespass

Zu den ältesten heute noch benutzten Klagen deliktischen Charakters gehören die Klagen wegen *trespass*.[1349] Dabei unterscheidet man zwischen *trespass to the person, trespass to land* und *trespass to goods*.[1350]

a) Trespass to the person and trespass to land

[1347] Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 69. Dazu auch Markesinis/Deakin, Tort Law, S. 302 ff.

[1348] Markesinis/Deakin, Tort Law, S. 302.

[1349] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 607.

[1350] Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 107.

Eine Klage wegen *trespass to the person* setzt ebenso wie die Klage wegen *trespass to land* voraus, dass die Verletzung der körperlichen Unversehrtheit bzw. Beeinträchtigung des fremden Besitzes an einem Grundstück direkt und vorsätzlich erfolgt ist.[1351] Bei Gefahrguttransportunfällen fehlt es aber in der Regel am Vorsatz, so dass diese beiden Klagearten für Schäden durch Gefahrguttransporte nicht einschlägig sind.

Fahrlässige Körperverletzungen fallen unter den Deliktstatbestand *negligence.*[1352]

b) Trespass to goods

Die unrechtmäßige Einwirkung (*wrongful interference*) auf fremde bewegliche Sachen wird durch einzelne Deliktstatbestände (*torts*) sowie den Torts (Interference with Goods) Act 1977 geregelt.[1353] Der Gesetzgeber wollte durch den Torts (Interference with Goods) Act 1977 gewisse Klarstellungen hinsichtlich des Schutzes von Rechten an beweglichen Sachen vornehmen, schaffte dabei jedoch die alten *torts* nicht ab, sondern fasste sie unter der neuen Sammelbezeichnung „*wrongful interference with goods*" zusammen und erließ zudem einen einheitlichen Katalog von Rechtsbehelfen.[1354] Unter die neue Bezeichnung fallen nach sec. 1 Torts (Interference with Goods) Act 1977 *trespass to goods*, *conversion of goods* und *negligence.* Der neu bezeichnete *tort* erstreckt sich also auch auf unabsichtliche Handlungen.[1355]

Die Voraussetzungen einer Haftung aus *trespass to goods* ergeben sich weiterhin aus den Regeln des Common Law, d.h. der Eingriff in fremdes Eigentum muss unrechtmäßig und unmittelbar sein.[1356] Die Beschädigung und die Zerstörung einer fremden Sache fallen unproblematisch unter *trespass.*[1357] Dieser Deliktstatbestand ist daher gerade auch für durch Gefahrguttransportunfälle verursachte Schäden relevant. Der Nachweis eines Schadens ist grundsätzlich nicht erforderlich, jedoch wird diskutiert, ob dieser Grundsatz hinsichtlich der Fälle, in denen der Beklagte nicht vorsätzlich gehandelt hat, eingeschränkt werden muss.[1358]

Hinsichtlich der Zerstörung einer fremden Sache muss zum Tatbestand der *conversion* abgegrenzt werden. Eine Haftung aus *conversion* kommt bei einer vorsätzlichen Zerstörung einer fremden Sache in Betracht.[1359] Da Schäden im Zusam-

[1351] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 608; Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 46 ff.
[1352] Lord Denning in der Sache *Letang v. Cooper* (1965) 1 Q.B., S. 232 (239); Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 108.
[1353] Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 48.
[1354] Huber, RabelsZ 1998, 59 (64).
[1355] Dazu Huber, RabelsZ 1998, 59 (64) m.w.N.
[1356] Huber, RabelsZ 1998, 59 (89); Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 82.
[1357] Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 83.
[1358] Huber, RabelsZ 1998, 59 (90) m.w.N.
[1359] Huber, RabelsZ 1998, 59 (87); Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 609.

menhang mit Gefahrgutunfällen aber in der Regel nicht vorsätzlich verursacht werden, bleibt nur eine mögliche Haftung aus *trespass*.[1360]

3. Nuisance

Ebenso alt wie die *trespass*-Klagen ist der Deliktstatbestand *nuisance*.[1361] Hierbei wird zwischen *public nuisance* und *private nuisance* unterschieden. Während *public nuisance* dem Schutz einzelner Angehöriger der Öffentlichkeit bei der Ausübung öffentlicher Rechte dient, schützt *private nuisance* die ungestörte Nutzung eines privaten Grundstücks.[1362]

Public nuisances treten häufig im Straßenverkehr durch Verkehrsgefährdungen auf.[1363] Eine *public nuisance* liegt immer dann vor, wenn durch eine Handlung oder Unterlassung rechtswidrig das Leben, die Gesundheit, das Eigentum oder sonstige Rechte der Allgemeinheit gefährdet oder beeinträchtigt werden.[1364] Der Tatbestand der *public nuisance* ist sehr umfangreich und erfasst neben Personen- und Sachschäden auch Umweltschäden.[1365] Dabei muss der erlittene Schaden des Klägers allerdings über den der Allgemeinheit hinausgehen.[1366]
Private nuisance liegt dagegen vor, wenn der Kläger bei der Nutzung seines Grundstücks unangemessen beeinträchtigt ist. Bei einer Klage wegen *private nuisance* geht es in der Regel um nachbarrechtliche Ausgleichsansprüche aufgrund „indirekter" Beeinträchtigungen, bspw. wegen übermäßigen anhaltenden Immissionen.[1367] Die Beeinträchtigung der Nutzung muss ernsthaft und unzumutbar, wobei es nicht auf ein Verschulden des Beklagten ankommt.[1368] Beeinträchtigungen durch unfallartige Geschehnisse fallen schließlich nicht unter *private nuisance*, sondern unter den Tatbestand der *negligence*.[1369]

Im Zusammenhang mit Gefahrguttransportunfällen sind somit Klagen aus *public nuisance* möglich, Klagen aus *private nuisance* nur in Ausnahmefällen.

[1360] Vgl. Huber, RabelsZ 1998, 59 (87).
[1361] Zweigert/Kötz, Einführung in die Rechtsvergleichung, S. 609.
[1362] Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 52.
[1363] Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 84.
[1364] Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 84; Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 116.
[1365] Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 116.
[1366] Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 52, 55.
[1367] Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 52 f.; Henrich/Huber, Einführung in das englische Privatrecht, S. 84.
[1368] Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 115; Shaw, Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, S. 52.
[1369] Bernstorff, Einführung in das englische Recht, S. 115.

4. Teil: Rechtsvereinheitlichung auf Gemeinschaftsebene

A. Notwendigkeit einer Rechtsvereinheitlichung

Die Untersuchung der gegenwärtigen Rechtslage zeigt, dass es, trotz vieler Versuche, mittels völkerrechtlicher Verträge die Haftung gegenüber Dritten für Gefahrguttransporte zu harmonisieren, auf diesem Gebiet nach wie vor keine Rechtseinheit in Europa gibt. Alle völkerrechtlichen Übereinkommen, die speziell die Haftung für Schäden durch Gefahrguttransporte zum Gegenstand haben, traten nie in Kraft.

I. Transport von Öl und Kernmaterial – Nachteile der gegenwärtigen Rechtslage

Allein für Öltransporte auf See und Nukleartransporte gelten völkerrechtlich verbindliche Haftungsübereinkommen. Jedoch ist der Kreis der Vertragsstaaten dieser Übereinkommen nicht identisch mit den Mitgliedstaaten der Europäischen

Union.[1370] Während immerhin 24 von inzwischen 27 EU-Mitgliedstaaten[1371] das Ölhaftungs- und Fondsübereinkommen von 1992 ratifiziert haben, gilt das detaillierte Paris-Brüsseler Haftungssystem in der Fassung von 1982 entsprechend seiner ursprünglichen Zielsetzung nur für zwölf westeuropäische Staaten[1372]. Zwar gehören einige osteuropäische EU-Staaten[1373] dem in seinen Grundsätzen ähnlichen Wiener Übereinkommen an, jedoch kann man trotz des Gemeinsamen Protokolls nicht von einer Harmonisierung des Atomhaftungsrechts in Europa sprechen. Denn bei Anwendung des Gemeinsamen Protokolls, dem längst nicht alle Vertragsstaaten des Paris-Brüsseler Haftungssystems und des Wiener Übereinkommens angehören[1374], hängt die Höhe der zur Verfügung stehenden Haftungssumme davon ab, in welchem Staat sich der Unfall ereignet hat.

Die in den jeweiligen Übereinkommen bestimmten Haftungssummen differieren jedoch erheblich. Während das Wiener Übereinkommen von 1963 noch immer die völlig unzureichende Mindesthaftungssumme in Höhe von 5 Millionen US-Dollar vorsieht, wird nach dem Paris-Brüsseler Haftungssystem von 1982 eine Haftungssumme von bis zu 300 Millionen SZR bereitgestellt. Der Blick auf die drei ausgewählten Vertragsstaaten des Paris-Brüsseler Haftungssystems (Deutschland, Frankreich, England) zeigt zudem, dass die beiden Übereinkommen ganz unterschiedlich in nationales Recht umgesetzt wurden. Während das französische und das deutsche Recht das Pariser Übereinkommen für unmittelbar anwendbar erklären, es durch notwendige Vorschriften ergänzen und dadurch größtmögliche Rechtseinheit herstellen, kann die englische Umsetzung nicht recht überzeugen, lassen sich doch die ursprünglichen Regelungen im Nuclear Installations Act 1965 kaum wiedererkennen. Dass es sich um Vorschriften völkerrechtlichen Ursprungs handelt, welche autonom ausgelegt werden müssen, ist zudem für den Rechtsanwender nicht sofort ersichtlich. Aber auch zwischen der deutschen und französischen Umsetzung gibt es erhebliche Differenzen, haftet der Anlageninhaber nach deutschem Recht doch völlig unbeschränkt, während nach französischem Recht die Haftung auf ca. 23 Millionen Euro beschränkt ist.

Unterschiedliche Regelungen lassen sich allerdings bei völkerrechtlichen Verträgen, in denen viele Detailregelungen dem nationalen Recht überlassen bleiben, nie ganz vermeiden. Jedoch werden die geltenden Haftungssummen hinsichtlich potentieller nuklearer Unfälle als völlig unzureichend angesehen.[1375] Eine deutliche Erhöhung der Haftungssummen sehen das „Wiener Übereinkommen zur Bereitstellung zusätzlicher Entschädigungsmittel von 1997“ (300 Millionen SZR

[1370] Siehe dazu die Nachweise im 2. Teil E und F.
[1371] Nicht ratifiziert haben Österreich, die Slowakei und Tschechien.
[1372] Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, die Niederlande, Norwegen, Schweden, Slowenien, Spanien und das Vereinigte Königreich.
[1373] Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slowakei, Tschechien und Ungarn.
[1374] Von den oben genannten Staaten gehören Belgien, Frankreich, Spanien und das Vereinigte Königreich dem Gemeinsamen Protokoll nicht an.
[1375] Siehe 2. Teil F I.

des Anlagestaates und ein mit der Anzahl der Mitgliedstaaten steigender kollektiver Fonds) und die „Protokolle von 2004 zur Änderung des Paris-Brüsseler Haftungssystems“ (bis zu 1.500 Millionen Euro) für ihr jeweiliges Haftungssystem vor, die allerdings u.a. aufgrund der hohen Voraussetzungen noch nicht in Kraft getreten sind. Das im Detail sehr komplizierte Wiener Entschädigungsübereinkommen von 1997 konkurriert zudem mit dem Brüsseler Zusatzübereinkommen. Leider steht das Brüsseler Zusatzübereinkommen in der Fassung von 2004 nicht für die osteuropäischen Vertragsstaaten des Wiener Übereinkommens zum Beitritt offen. Dadurch wurde die Chance verpasst, ein gesamteuropäisches Zusatzübereinkommen zu etablieren.

Schließlich kann auch der Einwand, Staaten ohne eigene Kernanlagen (Nichtnuklearstaaten) bedürften keines Atomhaftungsrecht, bei Transporten von Kernmaterialen nicht überzeugen, denn auch Nichtnuklearstaaten können Durchgangsländer sein. Überdies bietet die Berücksichtigung von Nichtnuklearstaaten im räumlichen Anwendungsbereich des Protokolls von 2004 zur Neufassung des Pariser Übereinkommen nur beschränkten Schutz, da die weitaus höheren Entschädigungsmittel nach dem Brüsseler Zusatzübereinkommen weiterhin dessen Vertragsstaaten vorbehalten bleiben.

II. Transport anderer gefährlicher Güter – Nachteile der gegenwärtigen Rechtslage

Die Haftung für andere gefährliche Güter als Öl und Nuklearmaterial richtet sich mangels völkerrechtlicher Übereinkommen ausschließlich nach dem nationalen Deliktsrecht. Bei internationalen Beförderungen gefährlicher Güter sieht sich der Rechtsanwender also zunächst mit der Aufgabe konfrontiert, das anzuwendende Recht nach den Regeln des Internationalen Privatrechts zu ermitteln. Für die Haftung aus Unfällen gilt in der Regel das Recht des Schadensortes; sowohl im deutschen[1376], französischen[1377] als auch im englischen[1378] Kollisionsrecht erfolgt die Anknüpfung für die Haftung aus unerlaubter Handlung an das Recht des Tatortes (lex loci delicti commissi). Die potentiell Haftpflichtigen müssen sich also auf eine Haftung nach dem Recht der verschiedenen möglichen Unfallorte einstellen, denn der Ort des Schadenseintritts ist stets zufällig. Je nach dem Ort, wo sich das schädigende Ereignis ereignet, gelten für die Beteiligten unterschiedliche Haftungs-

[1376] Art. 40 Abs. 1 EGBGB. Siehe dazu Junker, Internationales Privatrecht, Rn. 437 f.

[1377] Hübner/Constantinesco, Einführung in das französische Recht, S. 272. Für den Bereich der Verkehrsunfälle gilt in Frankreich zudem das „Haager Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht vom 4. Mai 1971“, das aber ebenfalls von dem Grundsatz ausgeht, dass das Recht desjenigen Staates anzuwenden ist, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat, (Art. 3).

[1378] Sec. 11 Private International Law (Miscellaneous Provisions) Act 1995.

grundsätze, Haftungsbeschränkungen und Beweislastregeln. Wie im jeweiligen Einzelfall für Schäden durch grenzüberschreitende Transporte gehaftet wird, ist also kaum kalkulierbar. Jedoch scheinen die Unterschiede der verschiedenen Rechtsordnungen Europas möglicherweise auf den ersten Blick größer als sie tatsächlich sind. Ob die Rechtsordnungen zu ähnlichen und vor allen Dingen befriedigenden Ergebnissen führen, wird im Folgenden durch Vergleich des deutschen, französischen und englischen Deliktsrechts untersucht.

Das geltende Recht der drei ausgewählten Rechtsordnungen regelt die Haftung für die Beförderung gefährlicher Güter außerhalb des Öltransports auf See und der Nukleartransporte auf ganz unterschiedliche Art und Weise. Da keine der drei Rechtsordnungen spezielle Haftungsgrundlagen für Gefahrguttransporte enthält, kommt jeweils das allgemeine Deliktsrecht zur Anwendung.

Ausgehend von der strengsten Haftungsform – der verschuldensunabhängigen Haftung – geht das französische Recht am weitesten, da es die Innehabung jedweder Sache zum Anlass für die Anknüpfung einer strikten Haftung nimmt. Im englischen Recht ist die *strict liability* dagegen die absolute Ausnahme und kommt im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten nur beim Betrieb von Luftfahrzeugen und bei der *vicarious liability* vor. Das deutsche Recht beschreitet schließlich einen Mittelweg, indem es mit einer Vielzahl von Gefährdungshaftungstatbeständen in verschiedenen Einzelgesetzen operiert, welche besondere Gefahrenquellen erfassen. Von diesen Tatbeständen ist die Haftung nach § 22 Abs. 2 WHG für die nachteilige Änderung der Beschaffenheit des Wassers durch eine Anlage – zu denen auch Gefahrguttransporte gehören können[1379] – die umfassendste, da sie nicht an die spezifische Betriebsgefahr des Transportmittels anknüpft und alle durch die Beschaffenheitsveränderung verursachten Schäden – auch reine Vermögensschäden, ökologische Schäden, Rettungskosten sowie Brand- und Explosionsschäden – ersetzt, die einem Individuum zugeordnet werden können. Eine vergleichbare Haftungsnorm, die einen so umfassenden Schutz für Gewässer bietet, findet sich weder im französischen noch im englischen Recht.

Die deutschen Gefährdungshaftungstatbestände für den Betrieb von Kraftfahrzeugen, Schienenbahnen und Luftfahrzeugen sind dagegen nur auf die verkehrsspezifischen Gefahren des jeweiligen Transportmittels zugeschnitten. Allerdings wurde durch Einführung des § 12 a StVG im Zuge des 2. SchadÄndG 2002 erstmals das zusätzliche Gefahrenpotential von Gefahrguttransporten im Straßenverkehr berücksichtigt. Die höheren Haftungshöchstsummen gelten aber nur dann, wenn sich im Schaden die besondere Gefährlichkeit der Güter realisiert hat.

Die drei Gefährdungshaftungstatbestände (§ 7 StVG, § 1 HaftpflG und § 33 LuftVG) sind an die Pflicht geknüpft, eine Versicherung für Schäden Dritter abzuschließen, und sehen somit auch eine Beschränkung der Haftung durch Höchstbeträge vor. Diese ökonomische Absicherung sorgt für mehr Schutz der

[1379] Siehe 3. Teil A III 1 b).

Geschädigten, wenn auch nicht ausreichenden Schutz hinsichtlich der durch Gefahrguttransporte möglichen Schäden.

Im französischen Deliktsrecht dagegen gibt es ebenso wie im englischen grundsätzlich keine Pflichtversicherung und – mit Ausnahme des in allen drei Ländern geltenden seerechtlichen Haftungsbeschränkungsübereinkommen – auch keine Beschränkung der Haftung: So wird nach der allgemeinen Sachhalterhaftung unbeschränkt gehaftet, und auch der einzige verkehrsspezifische Gefährdungshaftungstatbestand im englischen Recht (sec. 76 (2) Civil Aviation Act 1982) ist unbeschränkt und unterliegt keiner Versicherungspflicht.

Die einzige Ausnahme bildet die Pflichtversicherung für den Betrieb von Kraftfahrzeugen, denn alle drei Rechtsordnungen sehen eine Kfz-Pflichtversicherung vor, ebenso wie einen Direktanspruch gegen den Versicherer. Auch gibt es in allen drei Ländern einen zusätzlichen Entschädigungsfonds für Schäden durch nicht versicherte oder nicht identifizierbare Kraftfahrzeuge. Nicht vergessen werden darf aber, dass der Geschädigte nach englischem Recht noch immer das Verschulden des Schädigers nachweisen muss, wobei es allerdings durchaus Beweiserleichterungen gibt.[1380]

Auch der Schutz nach den deutschen Gefährdungshaftungstatbeständen ist unzureichend, da die spezifischen Gefahren, die gefährlichen Gütern innewohnen, unberücksichtigt bleiben. Unfälle, bei denen allein die gefahrgutspezifische Gefahr Schadensursache ist, sich also keine verkehrsspezifische Gefahr mitverwirklicht hat, und es sich deshalb um Schäden außerhalb des eigentlichen Verkehrs handelt, fallen nicht in den Anwendungsbereich der Haftungsnormen;[1381] so zum Beispiel Schäden durch Explosion eines abgestellten überfüllten Tanklastzuges durch zu große Hitzeeinwirkung, Auslaufen brennbarer Flüssigkeiten wegen eines undichten Tankverschlusses mit anschließender Explosion oder beim Umfüllen außerhalb des eigentlichen Verkehrsraumes.

Während das englische Deliktsrecht bis auf die Luftfahrzeughalterhaftung für den Geschädigten immer den Nachteil hat, dass dieser ein Verschulden des Schädigers nachweisen muss, stößt auch die umfassende verschuldensunabhängige Sachhalterhaftung des französischen Deliktsrechts auf Kritik. In der französischen Literatur selbst wird beklagt, dass – statt der Ausarbeitung bestimmter Gefährdungshaftungstatbestände – heute noch immer ein und dieselbe juristische Konstruktion zur Behandlung äußerst unterschiedlicher Haftungstatbestände dienen muss, bei denen angemessene unterschiedliche Maßstäbe faktisch nur durch gerichtlichen Pragmatismus erreicht werden.[1382] Auf der anderen Seite ist die Sachhalterhaftung aber natürlich sehr flexibel und lässt sich problemlos auf neue tech-

[1380] Siehe 3. Teil C II 1 a) bb).

[1381] Siehe dazu die Ausführungen zum Tatbestandsmerkmal „beim Betrieb" 3. Teil A I 1 d), 3 d), 6 c).

[1382] Vgl. Flour/Aubert/Savaux, Les obligations, Band 2: Le fait juridique, Nr. 291; vgl. Marty/Raynaud, Droit Civil, Les obligations, Band 1 Les sources, Nr. 518, S. 632.

nische Entwicklungen und Gefahren anwenden. Immerhin wird bei der Bestimmung der jeweils verantwortlichen Person (*gardien*) zwischen der Herrschaft über die Handhabung der Sache (*garde du comportement*) und der Herrschaft über die Beschaffenheit der Sache (*garde de la structure*) differenziert.[1383] Hinsichtlich der Haftung für Gefahrguttransporte bleibt aber auch die Sachhalterhaftung hinter den Möglichkeiten zurück, die für den Schutz und die Entschädigung unbeteiligter Dritter der bei Gefahrguttransportunfällen erlittenen Schäden erforderlich und möglich sind. Auch ist die Wiedereinführung der Verschuldenshaftung für durch den Brand beweglicher Sachen entstandene Schäden nach Art. 1384 Abs. 2 C.c. willkürlich und überzeugt nicht. Die schwierige und oftmals praktisch unmögliche Abgrenzung zwischen Schäden, die durch den Brand in der Sache selbst entstanden oder nur Folge einer Explosion sind, führt nicht nur bei Gefahrguttransporten zu zufälligen und unberechenbaren Ergebnissen bzgl. der Haftung.

Hinsichtlich der Haftung des Geschäftsherrn für das Fehlverhalten seiner Verrichtungsgehilfen stimmen die tatbestandlichen Haftungsvoraussetzungen der drei untersuchten Rechtsordnungen überein. Während aber der Geschäftsherr im französischen und englischen Recht unabhängig von eigenem Verschulden haftet, kann der Geschäftsherr nach deutschem Recht sein nur vermutetes eigenes Verschulden durch Entlastungsbeweis widerlegen. Auch wenn an den Entlastungsbeweis hohe Anforderungen gestellt werden, die mit der Gefährlichkeit der Tätigkeiten steigen, ist durch Einführung des sog. dezentralisierten Entlastungsbeweises die Möglichkeit, sich von der Haftung nach § 831 BGB zu befreien, insbesondere für Großunternehmen wesentlich erleichtert worden.

Die Haftung für Gefahrguttransporte mit Binnen- oder Seeschiffen ist nach allen drei Rechtsordnungen unzureichend. Dabei ist der Anteil der beförderten Gefahrgutmenge am jeweiligen Gesamttransport sowohl in der Seeschifffahrt als auch in der Binnenschifffahrt im Vergleich zu den übrigen Verkehrsträgern besonders hoch.[1384]

Beim Transport mit Seeschiffen besteht nur für durch Tanker verursachte Ölverschmutzungsschäden Rechtseinheit. Der Transport anderer gefährlicher Güter unterliegt dagegen noch immer den allgemeinen Haftungsvorschriften. Für Unfälle in Frankreich bedeutet dies, dass aufgrund der umfassenden Sachhalterhaftung immerhin ohne Verschulden gehaftet wird. Nach deutschem und englischem Recht muss dagegen ein Verschulden nachgewiesen werden. Durch die adjektizische Haftung des Reeders nach § 485 S. 1 HGB hat der Geschädigte immerhin neben dem schuldigen Besatzungsmitglied einen zusätzlichen, zahlungskräftigeren Schuldner, der sich nicht durch einen Entlastungsbeweis von seiner Haftung befreien kann.

In allen drei Ländern gilt das Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 in der Fassung des Protokolls von 1996, nach dessen Summenhaftungssys-

[1383] Siehe 3. Teil B I 2 c).

[1384] 5. Lagebild Gefahrgut, S. 6.

tem die Haftung für aus dem Seeschifffahrtsbetrieb entstandene Ansprüche gegen den Schiffseigentümer und dessen Hilfspersonen entsprechend der Größe des Schiffes beschränkt werden kann. Eine Pflichtversicherung zur Absicherung der Ansprüche gibt es dagegen nicht.

Die Regelung der Haftung für den Gefahrguttransport mit Binnenschiffen ist noch lückenhafter als die für den Seetransport. Hier gibt es in keinem Bereich eine Rechtsvereinheitlichung durch völkerrechtliche Übereinkommen. Insbesondere die unterschiedliche Rechtslage der Nachbarstaaten Deutschland und Frankreich ist unbefriedigend. Denn die französische Verweisung auf das deutsche BinSchG, die überdies nur für die Rheinschifffahrt gilt, ist überholt. Zwar gilt durch den Verweis die adjektizische Haftung des Schiffseigners nach § 3 Abs. 1 BinSchG auch im französischen Recht. Aufgrund der statischen Verweisung auf das BinSchG in der Fassung von 1895/1898 wird die Haftung jedoch noch immer auf Schiff und Fracht beschränkt. Das 1998 in Anlehnung an das Straßburger Übereinkommen (CLNI) eingeführte Summenhaftungssystem sowie die speziellen Haftungshöchstbeträge für Gefahrgutbeförderungen nach § 5h BinSchG gelten daher nur im deutschen Recht. Eine Pflicht zur Deckung der Haftung durch Abschluss einer Versicherung oder einer anderen finanziellen Sicherheit besteht wiederum in keinem der drei Staaten.

Im englischen Recht finden sich schließlich überhaupt keine besonderen Haftungsregelungen für den Transport mit Binnenschiffen. Außer den Sonderregelungen des BinSchG gelten somit in allen drei Rechtsordnungen die allgemeinen Haftungsvorschriften, die mit Ausnahme der französischen Sachhalterhaftung einen Verschuldensnachweis voraussetzen.

Die Verschuldenshaftung für unerlaubte Handlungen (§ 823 BGB), *faute* (Art. 1382, 1383 C.c.) und *negligence* greift neben den verschiedenen Gefährdungshaftungstatbeständen der einzelnen Rechtsordnungen ein. Anders als der deutsche § 823 Abs. 1 BGB sind die Generalklausel des Art. 1382, 1383 C.c. und auch der *negligence*-Tatbestand nicht auf bestimmte absolute Rechte und Rechtsgüter beschränkt, sondern umfassen alle erdenklichen Schäden. Insbesondere die französischen Gerichte sind gezwungen, Grenzen zu finden, um den uneingeschränkten Ersatz von Drittschäden, der auch reine Vermögensschäden und immaterielle Schäden umfasst, angemessen einzugrenzen.[1385] Demgegenüber überschreitet die deutsche Rechtsprechung die engen Grenzen über das Rechtsinstitut der Verkehrssicherungspflichten. Denn reine Vermögensschäden werden im deutschem Recht nur bei einem Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. einem Schutzgesetz ersetzt.

Dabei gehen alle drei Rechtsordnungen von dem Grundsatz aus, den Geschädigten so zu stellen, wie er ohne das schädigende Ereignis stünde. Während aber Personen- und Sachschäden, die daraus resultierenden Vermögensschäden sowie

[1385] Siehe 3. Teil B VII und I 4.

immaterielle Schäden für erlittene Schmerzen in allen drei Staaten ersetzt werden – wenn auch die Höhe des zugesprochenen Schadensersatzes differieren wird – , sind reine Vermögensschäden in Bezug auf die Haftung für Gefahrguttransporte in Deutschland nur bei einer Schutzgesetzverletzung, in England gar nicht ersatzfähig. Allein nach dem französischem Recht kann der Geschädigte auf den Ersatz reiner Vermögensschäden hoffen, jedoch wird dieser durch die im Laufe der Gerichtspraxis entwickelten Kriterien - *direct, actuel, certain* und *légitime* - wieder eingeschränkt. Immerhin bejahte die französische Rechtsprechung in einem Fall die Ersatzfähigkeit der Reinigungskosten von benzinverschmutztem Flusswasser.[1386] Grundsätzlich gilt aber in allen drei Rechtsordnungen – mit Ausnahme des § 22 WHG –, dass Umweltschäden, also die Kosten zur Wiederherstellung verschmutzter Umwelt sowie die Kosten für Schutzmaßnahmen, nicht ersatzfähig sind.

III. Ergebnis

Die Haftungsgrundlagen der einzelnen Rechtsordnungen für Gefahrguttransporte sind unübersichtlich, in der Sache ungenügend und nicht geeignet, im Schadensfall eine zügige und angemessene Entschädigung der Geschädigten sicherzustellen. Die Notwendigkeit einer Rechtsvereinheitlichung kann daher nicht bezweifelt werden.

Der unbefriedigende gegenwärtige Zustand ist seit langem bekannt. Bereits 1983 war Herber der Auffassung, „dass die gegenwärtige Gesetzeslage nicht als befriedigende Grundlage für die Behandlung etwaiger Katastrophenschäden angesehen werden kann“[1387]. Hauptkritikpunkt ist nach wie vor, dass die Haftungsgrundlagen des geltenden Rechts nicht auf die besonderen Gefahren gefährlicher Güter zugeschnitten sind. Die in weiten Teilen geltende Verschuldenshaftung birgt für den Geschädigten immer die Gefahr, dass er auf seinen Schäden sitzen bleibt, wenn ihm der Verschuldensnachweis nicht gelingt. Gerade im Bereich von Umwelt-verschmutzungsschäden – deren Ersatzfähigkeit ohnehin die Ausnahme darstellt – ist es häufig sehr schwer, ein Verschulden des Schädigers wie auch die Kausalität nachzuweisen. Überdies sind die Haftungshöchstsummen der wenigen verkehrsspezifischen Regelungen zur Beschränkung der Haftung zumeist für Schäden durch Gefahrguttransporte viel zu niedrig. Auch eine Versicherungspflicht zur ökonomischen Absicherung möglicher Schadensersatzleistungen fehlt weitgehend.

[1386] Siehe 3. Teil B I 4.
[1387] Herber, TranspR 1983, 5 (7).

Die Tatsache, dass sich Unfälle von Gefahrguttransporten zum Glück eher selten ereignen, darf nicht zu der Beurteilung führen, dass die Opfer keine Garantien für ihre finanzielle Sicherheit bräuchten. Zudem kommt durch die Seltenheit derartiger Unfälle eine Fortbildung der allgemeinen Rechtsnormen durch die Rechtsprechung praktisch nicht in Betracht, so dass eine Klärung der Rechtslage nur durch den Gesetzgeber erfolgen kann.[1388] Die Klärung der Rechtslage dient schließlich auch den Interessen potentieller Schädiger (speziell Gefahrguttransport-Unternehmen), die sich über die Voraussetzungen und Grenzen ihrer Haftung bewusst wären, folglich ihr Betriebsrisiko besser kalkulieren könnten und durch eine entsprechende Pflichtversicherung auch selbst vor den finanziellen Folgen von Katastrophenschäden geschützt wären.

Das geltende Recht erfüllt all diese Anforderungen nicht. Zwar ist das Bewusstsein hinsichtlich des besonderen Gefährdungs- und Schadenspotentials von Gefahrguttransporten durchaus auch im nationalen Recht vorhanden (§ 12a StVG und § 5h BinSchG), doch fehlt es an einer Gesamtlösung. Erforderlich ist eine gesetzliche Regelung, die in ganz Europa gilt. Gerade die hoch entwickelten Industrieländer und Transitländer wie beispielsweise auch Deutschland, die aufgrund ihrer geographischen Lage durch Gefahrguttransporte besonders gefährdet sind, haben ein besonderes Interesse an einer einheitlichen Regelung.

Es bietet sich somit eine Regelung auf Gemeinschaftsebene an, da auf diese Weise die größtmögliche Rechtsvereinheitlichung in Europa hergestellt werden kann. Da es für den sensiblen und risikoreichen Bereich der Haftung für Gefahrguttransporte so gut wie keine nationalen Regelungen gibt, wird auch kein möglicherweise entgegenstehendes nationales Recht verdrängt. Zudem existieren auf EG-Ebene wesentlich effizientere Durchsetzungsmechanismen als auf globaler Ebene, denn die Europäische Kommission hat nach Art. 211 EG für die Anwendung des Gemeinschaftsrechts Sorge zu tragen. Als „Hüterin des Gemeinschaftsrechts" ist sie zur Überwachung der Umsetzung und des Vollzugs primären und sekundären Gemeinschaftsrechts befugt und verpflichtet.[1389] So hat sie die Möglichkeit, gegen säumige Mitgliedsstaaten die Vertragsverletzungsklage nach Art. 226 EG zu erheben. Gegen Unternehmen und sonstige Personen kann sie aufgrund sekundären Gemeinschaftsrechts zu Maßnahmen (z.B. Bußgelder und Verhängung von Zwangsmaßnahmen) ermächtigt sein.[1390]

Von einer gemeinschaftlichen Regelung profitieren schließlich die Geschädigten ebenso wie die Schädiger. Harmonisierte Haftungsvorschriften würden dann das Gegenstück zu den vielen bereits vereinheitlichten Sicherheitsvorschriften bilden.[1391]

[1388] Dies forderte Herber bereits 1983, in: TranspR 1983, 5 (7 f.).
[1389] Ruffert, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 211 EGV Rn. 2.
[1390] Geiger, EUV/EGV, Art. 211 EGV Rn. 8.
[1391] Dazu Jung, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 71 EGV Rn. 29 m.w.N.

B. Möglichkeit einer Rechtsvereinheitlichung

Damit die Europäische Union überhaupt tätig werden kann, bedarf es ihrer Zuständigkeit, denn nach dem „Prinzip der begrenzten Einzelermächtigung“ gemäß Art. 5 Abs. 2 EUV[1392] darf die Gemeinschaft nur dann tätig werden, wenn und soweit ihr in den Verträgen der Europäischen Union eine Zuständigkeit dazu übertragen wurde.[1393]

Bereits Art. 3 lit. f) EGV sprach ausdrücklich von der „gemeinsamen Politik auf dem Gebiet des Verkehrs“, die Aufgabe der Union im Sinne des Art. 2 EGV i.V.m. Art. 3 Abs. VI EUV ist. Da es sich beim Verkehr um eine „gemeinsame Politik“ der Europäischen Union handelt, kann diese auch selbst die erforderlichen gesetzlichen Regelungen erlassen und ist nicht auf eine Harmonisierung der nationalen Rechtssysteme durch die Mitgliedstaaten angewiesen.[1394] Wie die gemeinsame Verkehrspolitik im Einzelnen realisiert wird, ergibt sich aus Art. 90-100 AEUV, die den zentralen Titel (Titel VI des Dritten Teils) des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) für den Bereich „Verkehr“ bilden.

Die gemeinsame Verkehrspolitik hat zur Erreichung der Ziele der Verträge der Europäischen Union beizutragen.[1395] Diese finden sich vor allem in der Präambel zum EUV und zum AEUV. Hinsichtlich der Schaffung einheitlicher Haftungs- und Entschädigungsregeln für Gefahrguttransporte ist die Erreichung folgender Ziele zu berücksichtigen: Wettbewerbsgleichheit, Verwirklichung des Binnenmarktes sowie ein hohes Maß an Umweltschutz. Dabei ist nach Art. 26 Abs. 1 AEUV i.V.m. Art. 100 AEUV die gemeinsame Verkehrspolitik selbst notwendiger Bestandteil des Binnenmarktes.

Zur Realisierung dieser Ziele im Bereich der gemeinsamen Verkehrspolitik sieht Art. 91 Abs. 1 AEUV eine spezielle Ermächtigung der Europäischen Gemeinschaft zum Erlass sekundärrechtlicher Vorschriften vor.[1396] Zwar gilt die Rechtsetzungsermächtigung des Art. 91 Abs. 1 AEUV gemäß Art. 100 Abs. 1 AEUV nur für die drei Binnenverkehrsträger (Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr). Jedoch verweist Art. 100 Abs. 2 AEUV für das Verfahren auf Art. 91 EGV, so dass in der Praxis davon ausgegangen wird, dass dessen Sachgebiete auch für den See- und Luftverkehr gelten.[1397] Die Rechts-

[1392] Vertrag über die Europäische Union in der ab dem 01.12.2009 geltenden Fassung des Vertrags von Lissabon.

[1393] Dazu ausführlich von Bogdandy/Bast, in: Grabitz/Hilf, Das Recht der Europäischen Union, Art. 5 EGV Rn. 7 ff.

[1394] Jung, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 70 EGV Rn. 3; Müller-Ibold, in: Lenz/Borchardt, EU- und EG-Vertrag, Vorbem. Art. 131-134 EGV Rn. 3.

[1395] Vgl. Mückenhausen, in: Lenz/Borchardt, EU- und EG-Vertrag, Art. 70 EGV Rn. 7.

[1396] Vgl. Jung, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 71 EGV Rn. 1.

[1397] Vgl. Erdmenger, in: von der Groeben/Schwarze, EU-/EG-Vertrag, Vorbem. Art. 70-80 EGV Rn. 13.

grundlage zum Erlass von Sekundärrecht für den See- und Luftverkehr ergibt sich daher unmittelbar aus Art. 100 Abs. 2 AEUV.[1398] Die unterschiedlichen Ermächtigungsgrundlagen für den Landverkehr einerseits und den See- und Luftverkehr andererseits haben in der Praxis keine Auswirkungen auf die inhaltliche Ausgestaltung der gemeinsamen Verkehrspolitik.[1399] Denn die Differenzierung zwischen Landverkehr und See- und Luftverkehr entspricht nicht mehr den praktischen Gegebenheiten, erscheint daher aus heutiger Sicht willkürlich und wenig sinnvoll.[1400]

Hinsichtlich der Schaffung einheitlicher Haftungs- und Entschädigungsregeln für Gefahrguttransporte ergibt sich aus Art. 91 Abs. 1 lit. d) AEUV eine konkurrierende Zuständigkeit der Gemeinschaft. Artikel 91 Abs. 1 lit. d) AEUV enthält die generelle Ermächtigung, alle sonstigen für die Vertragsziele zweckdienlichen Vorschriften zu erlassen, wobei der Begriff „zweckdienliche Vorschriften" weit ausgelegt wird.[1401] Darunter fallen alle Maßnahmen der Rechtsangleichung mit dem Ziel einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und der Verwirklichung des Binnenmarktes.[1402] In der Praxis wird Art. 91 Abs. 1 lit. d) AEUV u.a. häufig zum Erlass von Regelungen für den nationalen wie internationalen Verkehr herangezogen, die die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen sowie verkehrsbezogene Umweltschutzvorschriften betreffen.[1403] Zum Erlass einheitlicher Haftungs- und Entschädigungsregeln für Gefahrguttransporte ist die Europäische Union somit neben den Mitgliedstaaten nach Art. 91 Abs. 1 lit. d) AEUV ermächtigt.

Bei einer konkurrierenden Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, bestimmt sich die Entscheidung, welche Organisationsebene in welchen Fällen tätig werden darf, nach dem „Subsidiaritätsprinzip" gemäß Art. 5 Abs. 3 EUV.[1404] Danach wird die Europäische Union nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf Unionsebene erreicht werden können. Für ein Tätigwerden der Europäischen Union kommt es also kurz gesagt darauf an, ob die Union die Ziele der Verträge „bes-

---

[1398] Vgl. Jung, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 71 EGV Rn. 1.

[1399] Vgl. Erdmenger, in: von der Groeben/Schwarze, EU-/EG-Vertrag, Vorbem. Art. 70-80 EGV Rn. 13.

[1400] Vgl. Erdmenger, in: von der Groeben/Schwarze, EU-/EG-Vertrag, Vorbem. Art. 70-80 EGV Rn. 12.

[1401] Vgl. Jung, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 71 EGV Rn. 2, 30.

[1402] Vgl. Boeing, in: Grabitz/Hilf, Das Recht der Europäischen Union, Art. 71 EGV Rn. 33; Jung, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 71 EGV Rn. 2.

[1403] Vgl. Jung, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 71 EGV Rn. 30 f.

[1404] Jung, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 70 EGV Rn. 5. Zum Subsidiaritätsprinzip in der europäischen Verkehrspolitik siehe Jung, TranspR 1999, 129 ff.

ser", d.h. vollständiger und effizienter verwirklichen kann als die einzelnen Mitgliedstaaten.[1405]
Durch die derzeit geltenden, jeweils national unterschiedlichen Haftungsgrundlagen, Versicherungspflichten und Entschädigungsleistungen für Gefahrguttransporte in den verschiedenen Mitgliedstaaten wird die Wettbewerbssituation der Transportunternehmen erheblich verzerrt. Eine einheitliche Regelung auf Unionsebene würde hinsichtlich der Wettbewerbsunterschiede Abhilfe schaffen. Denn häufig werden gefährliche Güter über die Grenzen der einzelnen Mitgliedstaaten hinaus im gesamten Gebiet der Europäischen Union transportiert. Hinzu kommt, dass durch die ständige Vergrößerung der Europäischen Union und der damit verbundenen Veränderung der wirtschaftsgeographischen Verhältnisse in Europa eine Vereinheitlichung auf nationaler Ebene zum einen wenig sinnvoll, zum anderen so gut wie unmöglich erscheint.

Ferner ermöglicht eine Unionsregelung den bisher von den Mitgliedstaaten nicht erfolgten Erlass angemessener, spezifisch auf Gefahrguttransporte zugeschnittener, einheitlicher und somit auch gerechter Entschädigungsregelungen für die Geschädigten. Dadurch würde ein einheitlich hohes Schutzniveau für unbeteiligte Dritte auf dem gesamten EU-Gebiet erlangt. Die Einbeziehung der Kosten zur Wiederherstellung verschmutzter Umwelt in den Kreis der ersatzfähigen Schäden sowie der Kosten für Schutzmaßnahmen und Schadensverhütungsmaßnahmen, trüge überdies zur Regenerierung der durch Gefahrguttransporte verschmutzten Umweltressourcen und damit ganz allgemein zum Schutz der Umwelt im Unionsgebiet bei. Eine Regelung auf Unionsebene zur Harmonisierung der Haftung und Entschädigung für durch Gefahrguttransporte erlittene Schäden ist somit geboten.

Hinsichtlich des Umweltschutzes ließe sich eine solche Regelung auch auf Art. 192 Abs. 1 i.V.m. 191 AEUV stützen.[1406]

Im Rahmen der Verkehrspolitik sind die Organe der Europäischen Union in der Wahl ihrer Handlungsform frei.[1407] Die Maßnahmen der Unionsorgane gemäß Art. 5 Abs. 4 EUV dürfen aber nur so weit gehen, wie zur Erreichung der Ziele des Vertrags erforderlich. Unter Berücksichtigung des Regelungsgegenstandes und des Subsidiaritätsprinzips können sie diejenige Rechtsform wählen, die den größten Erfolg verspricht, gleichzeitig jedoch die Rechte der Adressaten am wenigsten beeinträchtigt.[1408] Die in Art. 91 Abs. 1 lit. d) AEUV genannten „zweckdienlichen Vorschriften" sind in der Regel verbindliche Rechtsakte i.S.d. Art. 288 AEUV, also Verordnungen, Richtlinien und Entscheidungen.[1409]

[1405] Zur Prüfung nach dem Subsidiaritätsprinzip ausführlich Jung, TranspR 1999, 129 (131 f.).
[1406] Vgl. dazu Calliess, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 175 EGV Rn. 1; Art. 174 EGV Rn. 7 ff.
[1407] Vgl. Jung, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 71 EGV Rn. 37; Geiger, EUV/EGV, Art. 71 EGV Rn. 6.
[1408] Vgl. Jung, in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 71 EGV Rn. 37.
[1409] Vgl. Boeing, in: Grabitz/Hilf, Das Recht der Europäischen Union, Art. 71 EGV Rn. 9.

Eine Verordnung hat den großen Vorteil, dass sie gemäß Art. 288 Abs. 2 AEUV in allen ihren Teilen verbindlich ist und unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gilt. Das Risiko einer uneinheitlichen Anwendung in den einzelnen Mitgliedstaaten wird durch die Möglichkeit, den EuGH anzurufen, weitgehend ausgeschaltet. In ihrem Anwendungsbereich verdrängt sie entgegenstehendes nationales Recht und führt damit zwangsläufig zu einer Rechtsvereinheitlichung. Mit Blick auf die größtmögliche Rechtsvereinheitlichung sowie den größtmöglichen Schutz auf dem Gebiet der Haftung und Entschädigung für Gefahrguttransportunfälle in Europa ist sie das geeignetste Rechtsinstrument.

Zwar ist auch eine Richtlinie hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, jedoch überlässt sie den Mitgliedstaaten die Wahl der Form und Mittel, Art. 288 Abs. 3 AEUV. Mittlerweile sind allerdings auch „verordnungsähnliche Richtlinien", d.h. bis ins Detail gehende Richtlinien, als zulässig anerkannt, wobei die Art und Weise der Umsetzung weiterhin den Mitgliedstaaten überlassen bleibt.[1410] Gegenüber der Verordnung hat die Richtlinie immerhin den Vorteil, dass sie sich politisch leichter durchsetzten lässt. Dies ist gerade mit Blick auf die vielen nie in Kraft getretenen völkerrechtlichen Verträge von Bedeutung. Zeigt die bisher ablehnende Haltung der europäischen Staaten doch, dass es durchaus Widerstände gegen die in den Gefahrgutübereinkommen enthaltenen Regelungen gibt. Die vorzugswürdigere Lösung ist dennoch der Erlass einer Verordnung.

C. Grundsätze einer Lösung auf europäischer Ebene

Unabhängig vom Scheitern der einzelnen völkerrechtlichen Übereinkommen sollen im Folgenden die darin enthaltenen Ideen und Grundsätze aufgegriffen und hinsichtlich einer möglichen Maßnahme auf Gemeinschaftsebene optimiert werden. Ausgehend von den gegenläufigen, sich aber nicht ausschließenden Interessen der Geschädigten einerseits sowie der Transportwirtschaft andererseits, soll eine möglichst klare und praktikable Lösung erarbeitet werden.

Voraussetzung für die wirtschaftliche Tragbarkeit einer Verordnung ist, dass alle Konkurrenten, d.h. auch solche aus Nicht-EU-Staaten, welche jedoch im Hoheitsgebiet der Europäischen Union tätig werden, den gleichen Haftungsbedingungen unterliegen. Nur dann wären mögliche Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen.

[1410] Arndt, Europarecht, S. 77.

I. Definition „gefährlicher Güter“

Die erste grundlegende Frage bei der Erarbeitung von Haftungsbestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter ist stets, welche Güter als „gefährlich“ einzustufen sind und somit von den Bestimmungen erfasst werden sollen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Gefahr aus dem Gut selbst, aus dem Beförderungsmittel bzw. durch die Beförderung, aber auch von außen realisieren kann.[1411] Zur Lösung der Definitionsfrage wurden immer wieder in verschiedenem Zusammenhang insbesondere drei Ansätze diskutiert:[1412] Die Ausarbeitung einer Generalklausel, der Verweis auf bereits bestehende Listen in anderen Übereinkommen sowie die Ausarbeitung einer neuen speziellen Liste.

Eine Generalklausel, wie sie beispielsweise in § 2 Abs. 1 Gefahrgutbeförderungs-gesetz[1413] zu finden ist, birgt jedoch stets die Gefahr großer Rechtsunsicherheit. In Zweifelsfällen wird es immer zu kaum überwindbaren Problemen kommen, sowohl hinsichtlich der Haftungsfrage nach eingetretenem Schadensereignis als auch bereits bei der Frage der Versicherungspflicht und ihrer Überwachung. Auch durch eine der Generalklausel im Anhang beigefügten, aber nicht abschließenden Liste lassen sich diese Schwierigkeiten nicht vollständig lösen.

Der Verweis auf bereits bestehende Listen in anderen Übereinkommen (z.B. ADR, RID, ADN, IMDG-Code) hat den Nachteil, dass diese Listen zum Großteil unter völlig anderen Gesichtspunkten als Haftungsfragen entwickelt wurden und auf die Änderung dieser Listen zur Anpassung an neue technische Entwicklungen kein Einfluss genommen werden kann. Zudem ist der Verweis auf die vielen verschiedenen Übereinkommen und Codes mit ihren Anhängen und Anlagen für den Praktiker ebenso wie für den Rechtsanwender oft nur schwer verständlich und daher für den schnellen Überblick untauglich.

Die Ausarbeitung einer neuen speziellen Liste für die Zwecke einer Regelung auf Gemeinschaftsebene ist dagegen zwar mit Aufwand verbunden, verspricht jedoch den größten Erfolg. Dabei sollte es sich um eine im Anhang aufgeführte möglichst klar formulierte und leicht verständliche Enumerativliste handeln, wobei man sich natürlich an den bereits existierenden Listen orientieren kann. Sinnvoll wäre eine Einteilung der verschiedenen Güter und Stoffe in Gefahrenklassen nach ihren jeweiligen Gefahreneigenschaften[1414], dem Vorbild des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der

[1411] Trappe, TranspR 1988, 397 (398 ff.).

[1412] Siehe zum HNS-Übereinkommen Ganten, TranspR 1997, 397 (402).

[1413] § 2 Abs. 1 GGBefG lautet: „Gefährliche Güter im Sinne dieses Gesetzes sind Stoffe und Gegenstände, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und Sachen ausgehen können“.

[1414] Explosiv, entzündbar, brandfördernd, giftig, radioaktiv, ätzend und ansteckend.

Straße (ADR) folgend.[1415] Dabei sollten Punkte für die Gefährlichkeit vergeben werden, wonach sich dann später die Haftungsbeschränkung sowie der Umfang der Versicherungspflicht bemisst. Zudem sind Öl i.S.d. Ölhaftungsübereinkommens und Kernmaterialien trotz in Kraft getretener völkerrechtlicher Übereinkommen mit einzubeziehen.

Um die neugeschaffene Liste den steten Änderungen anzupassen, sollte in der gemeinschaftlichen Regelung ein Gremium oder Ausschuss vorgesehen werden mit der Aufgabe und Ermächtigung, die Liste von Zeit zu Zeit zu ändern und anzupassen.

II. Haftungsprinzip

In allen gefahrgutspezifischen Übereinkommen hat man sich für die Gefährdungshaftung als Haftungsprinzip entschieden. Dies auch aus gutem Grund, hat eine Gefährdungshaftung doch den großen Vorteil, dass der Geschädigte das Verschulden des Schädigers nicht nachzuweisen braucht. Die Gefahren, die Gefahrguttransporten immanent sind, rechtfertigen diese strengste Form der Haftung. Ist doch der einer Gefährdungshaftung zugrunde liegende allgemein anerkannte Gedanke, dass „überall dort, wo der Allgemeinheit im unmittelbaren wirtschaftlichen Interesse eines Einzelnen eine besondere Gefahr zugemutet werden muss, die wegen des mittelbaren Gesamtinteresses an der schadensgeneigten Handlung nicht ausgeschlossen werden kann, ein wirtschaftlicher Ausgleich durch eine Gefährdungshaftung geschaffen werden muss“[1416].

Die Gefährdungshaftung hat gegenüber einer Verschuldenshaftung zudem den nicht zu unterschätzenden Vorteil der Präventionswirkung. Zwar könnte man denken, die Adressaten einer Gefährdungshaftung lassen in ihren Sorgfaltsanstrengungen nach, da sie ohnehin in jedem Fall haften und nicht mit der Freistellung von der Schadensersatzpflicht belohnt werden.[1417] Bei dieser Annahme wird jedoch verkannt, dass ein vernünftiger Unternehmer mögliche Schadenskosten in seine Kalkulation mit einbezieht und gegen den Nutzen seiner gefährlichen Aktivitäten abwägt. Er wird daher seine Sorgfaltsaufwendungen so weit ausdehnen, bis sie die damit vermiedenen Schadensersatzkosten erreichen.[1418] Dagegen kann der einer Verschuldenshaftung unterworfene Unternehmer seine gefährlichen Aktivitäten ungeachtet etwaiger Schäden steigern, solange er die im Verkehr erforderli-

---

[1415] Das ADR sieht 9 Klassen vor. Dazu ausführlich Mandl/Pinter, Gefahrgut – sicher auf der Straße, Band 1, S. 20 ff.

[1416] Herber, RabelsZ 1970, 223 (227).

[1417] Wagner, in: Grundstrukturen des Europäischen Deliktsrechts, S. 189 (289) m.w.N.

[1418] Wagner, in: Grundstrukturen des Europäischen Deliktsrechts, S. 189 (289 f.).

che Sorgfalt einhält.[1419] Nach alldem ist festzuhalten, dass die Wahl der Gefährdungshaftung als Haftungsprinzip für die Beförderung gefährlicher Güter am besten geeignet ist.

Um die Haftung nicht ausufern zu lassen, sollte Voraussetzung für das Eingreifen der Gefährdungshaftung das Vorliegen eines kausalen Zusammenhangs zwischen dem eingetretenen Schaden und den gefährlichen Gütern i.S.d. Adäquanztheorie sein. Dies ist bei Schäden durch Gefahrguttransporte durchaus zumutbar; allein bei nuklearen Spätschäden kann es zu kaum überwindbaren Schwierigkeiten beim Kausalitätsnachweis kommen.[1420]

Schließlich muss auch das Be- und Entladen von der Gefährdungshaftung umfasst sein, da gerade dies bei Gefahrguttransporten ein kritischer Moment ist.

III. Kanalisierung der Haftung

Das Prinzip der Haftungskanalisierung findet sich in den gefahrgutspezifischen ebenso wie in den für Öl- und Nukleartransporte geltenden Übereinkommen.
Ein Grundgedanke bei der Bestimmung des Haftpflichtigen ist, dass derjenige haften soll, der wirtschaftlich von dem Gefahrguttransport profitiert.[1421] In der Regel sind dies jedoch mehrere Personen, so dass das wirtschaftliche Moment allein kein eindeutiges Merkmal für die Bestimmung des Haftpflichtigen ist. Die Übereinkommen orientieren sich deshalb bei der Wahl der haftpflichtigen Person an folgenden weiteren Kriterien: der unmittelbaren Einwirkungsmöglichkeit auf das Gefahrgut während des Transports, der leichten Identifizierbarkeit und Rechts-verfolgung für den Geschädigten sowie der kostengünstigsten Versicherbarkeit. Um das letztgenannte Kriterium zu erreichen, scheidet eine gesamtschuldnerische Haftung mehrerer von vornherein aus.

Die Bestimmung der Person, auf die die Haftung jeweils kanalisiert wird, ist in den einzelnen Übereinkommen unterschiedlich: Nach der CRTD haftet der Beförderer, nach dem HNS-Übereinkommen, dem CRDNI-Entwurf und dem Ölhaftungsüber-einkommen der Schiffseigentümer, nach dem Zweiten Römer Haftungsabkommen der Halter des Luftfahrzeugs und nach dem Pariser Übereinkommen der Inhaber der Kernanlage.

Bei einer gemeinschaftsrechtlichen Regelung sollten die den Transportmitteln innewohnenden Unterschiede aber auch Gemeinsamkeiten durchaus berücksichtigt werden. So sind Binnen- und Seeschiffe auch bei der Bestimmung des Haftpflichtigen gleich zu behandeln, was bisher nach der CRTD (Beförderer) einerseits

[1419] Hager, JZ 1990, 397 (401).
[1420] Dazu Rest, Tschernobyl und die internationale Haftung, VersR 1986, 933 (936).
[1421] Vgl. Puttfarken, Seehandelsrecht, Rn. 784.

und dem HNS-Übereinkommen, CRDNI-Entwurf und Ölhaftungsübereinkommen (Schiffseigentümer) andererseits nicht der Fall ist. Im Gegensatz zur CRTD, die die Binnenschiffe bei der Definition des Beförderers mit dem Verkehrsträger Straße gleichstellt, spricht für die Lösung der anderen drei Übereinkommen insbesondere die leichtere Feststellbarkeit des Schiffseigentümers aufgrund der vorhandenen Schiffsregister. Auch trifft das Merkmal der unmittelbaren Einwirkungsmöglichkeit während des Transports[1422] sowie des wirtschaftlichen Nutzens auf den Schiffseigentümer zu, so dass die Kanalisierung auf diesen bei Transporten mit Binnen- und Seeschiffen die beste Lösung ist.

Bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Luftverkehr ist die Bestimmung des Haftpflichtigen nicht so eindeutig. Immerhin ist bei allen Regelungen der betreffenden Übereinkommen die direkte Einwirkungsmöglichkeit des jeweils Haftpflichtigen gegeben. So haftet nach der CRTD derjenige, der über die Verwendung des Transportmittels bestimmt, während es nach dem RöHaftÜ auf die tatsächliche Benutzung ankommt.[1423] Lässt sich der jeweils Haftpflichtige nicht feststellen, wird auf den eingetragenen Halter oder Eigentümer zurückgegriffen.[1424] Durch diese Auffangregelungen erfüllt sich auf zweiter Stufe also auch das Kriterium der erleichterten Rechtsverfolgung durch leichte Feststellbarkeit. Als einheitlicher Begriff sollte in einer Verordnung der Begriff des Beförderers verwendet werden, der dann jeweils nach den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Luftverkehr noch genauer zu bestimmen ist.

Transporte von Kernmaterialien sind nicht mehr wie im Pariser Übereinkommen dem Verantwortungsbereich des Inhabers einer Kernanlage zu unterwerfen, sondern entsprechend dem jeweils verwendeten Transportmittel dem Schiffseigentümer oder Beförderer.

Die Verordnung sollte zudem eine Art. 6 Abs. 1 CRTD entsprechende Ausnahme-regelung von der Haftungskanalisierung für Be- und Entladevorgänge aufnehmen. Finden diese ausschließlich auf alleinige Verantwortung des Versenders oder Empfängers statt, soll die Haftung auf sie übergehen. Dabei sind Versender/Absender und Empfänger bereits im Wortlaut ausdrücklich als mögliche haftpflichtige Personen zu nennen, um Unsicherheiten und damit verbundene höhere Versicherungsprämien zu vermeiden.

Zur Schaffung eines einheitlichen und abschließenden Haftungssystems sowie zur Vermeidung von Umgehungen sollte der Haftpflichtige allein nach den Bestimmungen der Verordnung haften. Auch ist die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegen Angestellte und Erfüllungsgehilfen des Haftpflichtigen von vornherein auszuschließen, es sei denn, sie handeln absichtlich oder bewusst leichtfertig. Dem Haftpflichtigen bleibt es selbstverständlich unbenommen, im Innenverhältnis Regress bei den anderen Schadensverursachern zu nehmen.

[1422] Siehe 2. Teil B II 1, E II 2 a).
[1423] Siehe 2. Teil A II 1, 3 a), D II 1, 3 a).
[1424] Siehe 2. Teil A II 3 a), D II 3 a).

IV. Haftungsausschlusstatbestände

Bei einer Gefährdungshaftung stellt sich immer die Frage, welche Ausschlusstatbestände vorgeschrieben werden müssen. Neben den üblichen Ausschlusstatbeständen für Schäden durch höhere Gewalt, absichtliche Schädigungen Dritter, den Geschädigten selbst oder durch das Verschulden einer für die Navigationshilfen zuständigen Behörde ist vor allem der bereits in der CRTD sowie dem HNS-Übereinkommen enthaltene Ausschlusstatbestand der Unkenntnis von der Gefährlichkeit der Güter in eine gemeinschaftliche Regelung aufzunehmen. Die Haftung des Beförderers oder Schiffseigentümers ist also auszuschließen, wenn er von dem Absender oder Verlader nicht über die Gefährlichkeit der zu befördernden Güter informiert wurde und er keine Kenntnis von der Gefährlichkeit der Güter hatte oder vernünftigerweise hätte haben müssen. Mit Rücksicht auf die aufgrund der Unkenntnis unterlassenen Sicherheitsmaßnahmen und den unterbliebenen Versicherungsschutz darf es dabei nicht darauf ankommen, ob der Schaden seinerseits auf der Unkenntnis beruht.

Anstelle des Beförderers/Schiffseigentümers ist der für die Deklarierung des Gutes und Inkenntnissetzung des Beförderers/Schiffseigentümers zuständige Absender oder Verlader haftbar zu machen. Übersteigen die geltend gemachten Schadens-ersatzforderungen die Zahlungsfähigkeit des Absenders/Verladers, soll der Entschädigungsfonds[1425] diese auffangen.

V. Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Verkehrsträger

Grundsätzlich sollten alle Verkehrszweige zur Vorbeugung von Wettbewerbsverzerrungen den gleichen Haftungsbedingungen unterworfen werden. Natürlich muss den spezifischen Besonderheiten der einzelnen Verkehrsarten trotzdem Rechnung getragen werden. So war ein Grund für das Scheitern der CRTD sicherlich, dass die Regelungen für den Landtransport – wenn auch mit einigen Änderungen – auch auf die Binnenschifffahrt Anwendung finden sollten, obwohl die Binnenschifffahrt naturgemäß der Seeschifffahrt sehr viel näher steht.

Wie bereits angedeutet, weisen die verschiedenen Transportmittel in Verbindung mit gefährlicher Ladung ein unterschiedlich hohes Gefährdungspotential auf. Bei Transporten auf der Straße ist das Gefährdungspotential am größten, da sich nicht nur die der Ladung und die dem Transportmittel immanente Gefahr, sondern auch die allgemeine Verkehrsgefahr durch Fehlverhalten einer Vielzahl anderer Verkehrsteilnehmer realisieren kann. Hinzu kommt der enge Kontakt mit

[1425] Dazu siehe 4. Teil C VIII.

dicht besiedelten Gebieten. Weniger gefährlich ist der Transport von Gefahrgütern auf der Schiene, wenngleich auch hier die Gefährdung einer größeren Zahl von Menschen durchaus gegeben ist. Das sicherste und umweltfreundlichste Transportmittel von den Landtransportmitteln ist jedenfalls das Binnenschiff.[1426]

Dabei nimmt die Binnenschifffahrt eine Zwitterstellung ein, da sie einerseits zwar zu den Landtransportarten gehört, andererseits jedoch in küstennahen Gewässern und auf großen Binnenwasserstraßen mit der Seeschifffahrt konkurriert[1427]. Deshalb müssen Seeschiffe, soweit sie auf Binnenwasserstraßen fahren, den gleichen Haftungsbedingungen unterliegen wie Binnenschiffe.[1428] Zudem ist seit langem bekannt, dass Seeschiffe in überproportionalem Maß an Havarien auf Binnenwasserstraßen beteiligt sind.[1429] Grundsätzlich geht jedoch von der Seeschifffahrt die geringste Gefahr für unbeteiligte Dritte aus, da es nur beim Anlaufen von Häfen zur Gefährdung einer größeren Zahl von Menschen kommen kann. Nicht zu unterschätzen sind demgegenüber die Ausmaße der durch die Seeschifffahrt verursachten Umweltverschmutzungsschäden.

Das Gefährdungspotential von Gefahrguttransporten mit Luftfahrzeugen schließlich ist zwar einerseits aufgrund des geringen Aufkommens relativ gering, wenn es allerdings doch einmal zu einem Schadensereignis in großer Höhe kommen sollte, können die Schadensausmaße abhängig vom jeweiligen Gefahrgut katastrophale Züge annehmen.

VI. Haftungsbeschränkung

1. Beschränkte oder unbeschränkte Haftung

Zunächst stellt sich die Frage, ob die Haftung überhaupt auf bestimmte Beträge begrenzt werden soll. Die grundlegende Entscheidung für oder gegen eine summenmäßige Beschränkung der Haftung wird in der Literatur gar als „zivilistisches Glaubensbekenntnis“ bezeichnet.[1430] Dabei ist die Frage der summenmäßigen Haftungsbeschränkung eng mit der Frage nach der Versicherbarkeit verbunden. Die Versicherungswirtschaft plädiert regelmäßig für eine Beschränkung der Haftung und führt dabei die mangelnde Versicherbarkeit einer unbeschränkten Haftung aufgrund fehlender Kalkulierbarkeit und Kapazitätsgrenzen des Versiche-

---

[1426] Vgl. Törkel, TranspR 1995, 133 (137).
[1427] Papst, TranspR 1988, 138 (140).
[1428] Vgl. bereits Papst, TranspR 1988, 138 (140); Schmidt, DVWG B 149, S. 173 (177).
[1429] Schmidt, DVWG B 149, S. 173 (177).
[1430] Richter-Hannes, RabelsZ 1987, 357 (396).

rungsmarktes als Argument an.[1431] Die Richtigkeit dieser Behauptung kann dahingestellt bleiben. Fest steht, dass Haftungshöchstsummen die Versicherbarkeit von Gefahrguttransporten erheblich erleichtern. Zudem hat sich in der Praxis das System der Haftungsbeschränkung durch Höchstsummen bewährt; nicht umsonst enthalten alle gefahrgutspezifischen Übereinkommens(entwürfe) eine summenmäßige Haftungsbeschränkung. Nur durch sie kann die Kongruenz von Haftung und Deckung gewährleistet werden.

Es profitieren nicht zuletzt auch die Geschädigten von der summenmäßigen Haftungsbeschränkung und der damit verbundenen Versicherbarkeit, denn bis zu diesen Summen werden sie ihre Schadensersatzansprüche tatsächlich auch realisieren können. Aus Praktikabilitätsgründen sollte deshalb die Haftung auf bestimmte Beträge beschränkt werden.

2. Durchbrechung der Haftungsbeschränkung

In bestimmten Fällen sollte dennoch eine unbeschränkte Haftung weiterhin möglich sein. Dazu zählen die absichtliche Schadensherbeiführung sowie die bewusste Leichtfertigkeit des Haftpflichtigen. Der Nachweis derselben wird jedoch für die Geschädigten meist sehr schwierig sein. Im Bereich der Schifffahrt sollte deshalb bereits die Verwendung von „sub-standard Schiffen" – welche genau zu definieren sind – zur Aufhebung der Haftungsbeschränkung führen.[1432]

3. Bemessungsgrundlage der Haftungshöchstsummen

Die Art der Bemessung der Haftungshöchstsummen ist letztlich immer eine Ermessensentscheidung, der etwas Willkürliches anhaftet.[1433]

Während die Verfasser der CRTD als Kompromiss die einfachste Lösung wählten, nach der nur auf das Schadensereignis als Bemessungsgrundlage abgestellt wird, entschied man sich beim Ölhaftungsübereinkommen und später auch beim HNS-Übereinkommen neben dem Schadensereignis auch auf die Größe – genauer die Ladekapazität – des Schiffes abzustellen. Da allerdings die Ladekapazität eines Schiffes nichts über dessen tatsächliche Auslastung aussagt, ersetzten die Verfasser des CRDNI-Entwurfs dieses Kriterium durch die Menge der tatsächlich geladenen oder zu ladenden Gefahrgüter. Im Zweiten Römer Haftungsabkommen gelten die Haftungshöchstsummen dagegen pro Schadensereignis und werden nach dem Gewicht des Luftfahrzeugs gestaffelt. Das Pariser Übereinkommen stellt schließlich ebenfalls allein auf das Schadensereignis ab.

[1431] Siehe die entsprechenden Nachweise bei den Ausführungen zu den völkerrechtlichen Übereinkommen.

[1432] Siehe bereits 2. Teil E V.

[1433] Vgl. Herber, TranspR 1990, 51 (52); Riese, § 36 III 1.

Bei einer Regelung auf Gemeinschaftsebene sollte zunächst einmal für alle Verkehrsträger dieselbe Grundlage zur Bemessung der Haftungshöchstsummen gelten. Verkehrsträgerspezifische Bemessungsgrundlagen, wie beispielsweise die in § 5h BinSchG verwendeten Kriterien (Tragfähigkeit und Antriebskraft des Binnenschiffs) scheiden daher von vornherein aus. Auch sind die Ladekapazität des Transportmittels ebenso wie dessen Gewicht keine geeigneten Kriterien, da sie nichts über die Menge der tatsächlich beförderten Gefahrgüter aussagen. Keinesfalls darf der Wert der Güter eine Rolle spielen.

Überzeugender ist es, wie im CRDNI-Entwurf bereits vorgeschlagen, auf die Menge der tatsächlich beförderten Gefahrgüter abzustellen, denn wer mehr befördert, erzielt mehr Gewinn und soll deshalb auch höher haften. Natürlich ist bei der Berücksichtigung der Quantität der beförderten Güter auch deren Qualität, d.h. deren Gefährlichkeit, zu berücksichtigen. Oft wird dies als schlechterdings nicht möglich abgelehnt. In Bezug auf die CRTD war deshalb auch Herber der Ansicht, dass allein auf das Schadensereignis abzustellen sei und der Verzicht auf eine Abstufung der Haftung durch die Versicherungswirtschaft mittels geringerer Prämien ausgeglichen werden solle.[1434] Dennoch sollte der Versuch gewagt werden, das unterschiedliche Gefährdungspotential der einzelnen Gefahrgüter nach einem Punktesystem einzustufen, welches der neu erarbeiteten speziellen Gefahrgutliste[1435] zu entnehmen ist. Dieser Gefahrenfaktor wird dann mit der tatsächlichen Ladung multipliziert.

Sicher spielen auch andere Faktoren wie bspw. die Länge und Gefährlichkeit der befahrenen Route, die Verpackung, die getroffenen Sicherheitsmaßnahmen sowie der Zustand des eingesetzten Transportmittels eine entscheidende Rolle. Jedoch sollte die Bemessungsgrundlage praktikabel sein und darf daher nicht zu viele Kriterien enthalten, welche zu einem hohen Verwaltungsaufwand führen würden, der in keinem Verhältnis zu den Vorteilen der Differenzierung stünde. Die Kombination aus der tatsächlich beförderten Menge und der Gefährlichkeit der Güter wäre deshalb zur Bemessung der Haftungshöchstsummen die sachgerechteste Lösung.

4. Keine Differenzierung nach Verkehrsträgern

Die Differenzierung der Haftungshöchstsummen nach Verkehrsträgern und die damit verbundene Privilegierung einzelner Verkehrsträger wie sie nach der CRTD vorgesehen ist, haben sich nicht bewährt. Für die verschiedenen Verkehrsträger sollten daher dieselben Haftungshöchstsummen gelten. Nur dann ist Wettbewerbsgleichheit zwischen allen Verkehrsträgern gewährleistet.

[1434] Herber, TranspR 1987, 253 (260).
[1435] Siehe 4. Teil C I.

5. Differenzierung nach der Art des Schadens

Die Frage nach der Höhe der Haftungshöchstsummen ist verknüpft mit der Frage nach den von der Haftung umfassten Schadensarten.

Zu den ersatzfähigen Schäden sollten entsprechend dem Vorbild der Übereinkommen in den jeweils aktuellen Fassungen neben Personen- und Sachschäden auch Umweltverschmutzungsschäden sowie Kosten für Schutz-maßnahmen zählen. Hinsichtlich der Personenschäden sollten dabei Heilungs-, Pflege- und Beerdigungskosten sowie der Ersatz von Verdienstausfall ausdrücklich genannt werden. Um einen umfassenden Schutz zu gewährleisten, sollte zudem klargestellt werden, dass auch immaterielle Schäden wie bspw. erlittene Schmerzen ersatzfähig sind. Ferner sollte die Ersatzfähigkeit reiner Vermögensschäden ausdrücklich geregelt werden, wobei die Voraussetzungen für den Ersatzanspruch zu konkretisieren sind. Hinsichtlich der Umweltverschmutzungsschäden sollte an der Regelung, dass nur die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen ersatzfähig sind, festgehalten werden, wobei auch Studien über die Notwendigkeit und Durchführbarkeit von Wiederherstellungsmaßnahmen darunter fallen sollten. Darüber hinaus sollten entsprechend den gefahrgutspezifischen Übereinkommen auch die Kosten von Schutzmaßnahmen ersetzt werden.

Die Haftungshöchstsummen für Personenschäden sollten schließlich höher sein, als die für die übrigen Schadensarten. Zudem sollten für den Fall, dass die Schadensersatzansprüche die Haftungshöchstsummen übersteigen, die entstandenen Personenschäden bei der Verteilung der zur Verfügung stehenden Entschädigungs-mittel privilegiert werden, wie dies auch bereits in der Mehrzahl der Übereinkommen vorgesehen ist.

Die Höhe der Haftungshöchstsummen sollte sich schließlich an den derzeit geltenden Übereinkommen sowie Vorschlägen orientieren und darf keinesfalls hinter diesen zurückbleiben.

6. Verfahren der Haftungsbeschränkung

Aufgrund der vielen bekannten Vorteile[1436] sowohl für die Geschädigten als auch für den Haftpflichtigen sollte das Recht zur Beschränkung der Haftung an die Errichtung eines Haftungsfonds geknüpft werden.[1437] Der Einwand, dass durch die Errichtung eines Haftungsfonds große Summen für einen längeren Zeitraum immobilisiert und dadurch die Versicherungsprämien in die Höhe getrieben werden, welcher zu der Wahlmöglichkeit nach der CRTD zwischen Haftungsfonds und Geltendmachung der Haftungsbeschränkung durch Einrede führte, kann

[1436] Siehe 2. Teil A II 6 b).

[1437] So auch nach dem Ölhaftungsübereinkommen, dem HNS-Übereinkommen sowie dem CRDNI-Entwurf.

zwar nicht ganz von der Hand gewiesen werden; dennoch sollte dieser nicht zu Lasten der Geschädigten gehen. Gerade bei größeren oder sogar katastrophalen Unfällen ist die Errichtung eines Haftungsfonds besonders wichtig, da die bereitgestellte Summe auch tatsächlich benötigt wird. Dagegen wird bei Unfällen geringeren Ausmaßes die Schadensabwicklung zügiger ablaufen, so dass die nicht benötigten Beträge aus dem Haftungsfonds auch schneller wieder mobilisiert werden können.

7. Änderung von Haftungshöchstsummen

Die vielen Änderungsprotokolle zu den verschiedenen internationalen Übereinkommen haben gezeigt, dass die Haftungshöchstsummen im Laufe der Zeit immer wieder erhöht werden müssen, um eine angemessene Entschädigung der Geschädigten zu gewährleisten. Deshalb sollte die Verordnung eine Änderungsklausel zur Anpassung der Haftungshöchstsummen vorsehen, nach der in jährlichen Abständen neu über die Höhe der Haftungshöchstsummen zu entscheiden ist.

VII. Pflichtversicherung

Die Einführung einer Pflichtversicherung für Gefahrguttransporte dient sowohl den Interessen der Geschädigten als auch denen der Haftpflichtigen: Sie gewährleistet einerseits die Durchsetzbarkeit der Schadensersatzansprüche sowie eine zügige und verlässliche Entschädigung; andererseits kann der Haftpflichtige von seinem Versicherer verlangen, dass dieser die gegen ihn erhobenen begründeten Schadensersatzansprüche erfüllt (Freistellung) und die unbegründeten Ansprüche abwehrt. Für den Haftpflichtigen hat die Pflichtversicherung insoweit auch teilweise den Charakter einer Rechtsschutzversicherung.[1438]

Im Zuge der Diskussion über die Zulässigkeit einer Pflichtversicherung im Bereich der Binnenschifffahrt nach deutschem Recht wurde diese hinsichtlich des Transports gefährlicher Güter nach Prüfung folgender Kriterien bejaht:[1439] 1.) Außergewöhnliche Gefahr für die Allgemeinheit, 2.) in erheblichem Umfang nicht bestehende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Schiffseigner, 3.) Schutzbedürftigkeit der möglichen Geschädigten, 4.) Erreichbarkeit des gebotenen Versicherungsschutzes auf dem Versicherungsmarkt, 5.) tragbare Prämien für die Schiffseigner sowie 6.) Kontrolle der Pflichtversicherung.

[1438] Vgl. Lorenz, in: Probleme des Binnenschiffahrtsrechts, Band X, S. 33 (35).
[1439] Lorenz, in: Probleme des Binnenschiffahrtsrechts, Band X, S. 33 (41 ff.).

Dabei können die Kriterien 1.) bis 3.) und 6.) auch in Bezug auf alle anderen Transportmittel, welche Gefahrgüter transportieren, bejaht werden. Die Kriterien 4.) und 5.) sind dagegen schwer zu beurteilen und können letztlich nur von den Betroffenen geklärt werden. Die Entscheidung über die Pflichtversicherung darf aber nicht von den Bedingungen des Versicherungsmarktes und der wirtschaftlichen Tragbarkeit der Prämien für die Haftpflichtigen abhängen, denn das Schutzinteresse der Geschädigten ist jedenfalls höher zu bewerten. Die Einführung einer Pflichtversicherung für Gefahrguttransporte ist somit zulässig und insbesondere zum Schutz der Geschädigten auch notwendig[1440].

Die Durchführung von Gefahrguttransporten sollte daher immer an die Pflicht, eine Versicherung oder vergleichbare finanzielle Sicherheit (z.B. Bankbürgschaft) zu unterhalten, geknüpft sein, wobei der Inhalt sowie die Durchführung der Pflichtversicherung möglichst ausführlich geregelt sein sollten, um Lückenfüllung durch nationales Recht und komplizierte kollisionsrechtliche Fragen zu vermeiden.

Zur Erreichung der Kongruenz von Haftung und Deckung sollten die Mindesteinlagen den Haftungshöchstsummen entsprechen. Zudem sollten lediglich staatlich betriebene Fahrzeuge, welche ausschließlich im nichtgewerblichen staatlichen Dienst eingesetzt werden und keine Kriegsschiffe sind, von der Versicherungspflicht befreit werden, vorausgesetzt dass eine Selbstversicherung vorliegt.

Zum Nachweis und zur Kontrolle ausreichenden Versicherungsschutzes sollte ferner eine Versicherungsbescheinigung während des Transports mitgeführt werden. Dabei sollte die zuständige Behörde bei der Ausstellung der Bescheinigung nach Möglichkeit auch die Bonität des Versicherers berücksichtigen und vermerken. Der Verstoß gegen die Versicherungspflicht sollte überdies mit angemessen hohen Geldstrafen bewehrt sein.

Die Geschädigten sollten schließlich entsprechend dem Vorbild der CRTD die Möglichkeit haben, den Versicherer des Schädigers direkt in Anspruch zu nehmen. Zur Erreichung eines umfassenden Geschädigtenschutzes sollte der Versicherer im Falle des vorsätzlichen Verschuldens des Haftpflichtigen die entstandenen Schäden bis zur Höhe der Haftungshöchstsummen ersetzen müssen. Nur bei dieser Regelung ginge das Risiko nicht zu Lasten der Geschädigten. Der Versicherer könnte selbstverständlich gegen den Schädiger Regress nehmen. Auch wenn der Versicherer dann das Insolvenzrisiko des Schädigers zu tragen hat, darf diese Last nicht unter dem Stichwort „allgemeines Lebensrisiko“ den Geschädigten auferlegt werden, denn sie sind an den Gefahrguttransporten gänzlich unbeteiligt und daher schutzwürdiger.

[1440] Hinsichtlich der Gefahrguttransporte mittels Binnenschiffen so auch Lorenz, in: Probleme des Binnenschiffahrtsrechts, Band X, S. 33 (47 f.).

VIII. Zusätzlicher Entschädigungsfonds

Um auch in Katastrophenfällen vollständige und angemessene Entschädigung zu gewährleisten, sollte die Verordnung nach dem Vorbild des HNS-Übereinkommen und dem bewährten Fondsübereinkommen für Ölverschmutzungsschäden neben der Haftung des Beförderers/Schiffseigentümers einen zusätzlichen Entschädigungsfonds vorsehen. Dieser würde eine Entschädigungsgarantie bei größeren Schäden bieten, welche ein einzelner Beförderer/Schiffseigner nicht leisten könnte.

Der zusätzliche Entschädigungsfonds sollte durch Beiträge der Empfänger und der Versender gefährlicher Güter gespeist werden, denn diese haben ebenfalls ein starkes wirtschaftliches Interesse am Transport gefährlicher Güter. Natürlich ist die Festsetzung der Beiträge aufgrund der Verschiedenartigkeit der verladenen gefährlichen Güter sowie der erheblich größeren Zahl von Beitragspflichtigen mit z.T. vergleichsweise niedrigeren Beiträgen sehr viel schwieriger als beim Fondsübereinkommen für Ölverschmutzungsschäden. Beim HNS-Übereinkommen hat man sich deshalb für die Bildung von vier verschiedenen Konten entschieden.[1441]

Bei einer gemeinschafts-rechtlichen Regelung sollten die einzelnen Gefahrgüter abgestuft nach ihrem Gefährdungspotential entsprechend der neu erarbeiteten speziellen Gefahrgutliste[1442] ebenfalls in mehrere Konten eingeteilt werden. Die Beitragspflicht der Empfänger und Versender zu diesen Konten bemäße sich dann nach der Menge der tatsächlich empfangenen bzw. versendeten Güter und deren Gefährdungspotential (risikoabhängige Beitragsmessung).

Um die nicht unbedeutenden finanziellen Mittel des Fonds nicht zu „totem Kapital“ werden zu lassen, sollten diese nach Möglichkeit zum Teil in Anleihen höchster Bonität (z.B. Staatsanleihen) angelegt werden.

Im Einzelnen sollte der Fonds nur eingreifen, wenn zum einen bewiesen ist, dass die Schäden mit hinreichender Wahrscheinlichkeit durch die gefährlichen Güter verursacht worden sind, zum anderen einer der drei Fälle, wie sie bereits im HNS- und Fondsübereinkommen bestimmt sind, vorliegt: 1.) Die entstandenen Schäden übersteigen die Haftungshöchstsummen, 2.) der Haftpflichtige kann sich auf einen Haftungsausschlussgrund berufen oder 3.) der Haftpflichtige ist nicht ausreichend versichert und finanziell nicht in der Lage, die Ansprüche vollständig zu befriedigen. Hinsichtlich des zweiten Falles ist allerdings zu berücksichtigen, dass sich der Fonds entsprechend den Vorbildern wiederum von seiner Zahlungsverpflichtung befreien können sollte, wenn bewiesen ist, dass die Schäden Folgen kriegerischer Handlungen oder durch ein staatlich betriebenes Fahrzeug oder den Geschädigten selbst verursacht wurden. Diese Befreiungstatbestände sollten jedoch nicht für die entstandenen Kosten von Schutzmaßnahmen gelten.

[1441] Siehe 2. Teil B III 4.

[1442] Siehe 4. Teil C I.

Der Fonds sollte ferner eingreifen, wenn der Absender oder Verlader aufgrund der Verletzung seiner Informationspflicht über die Gefährlichkeit der Güter anstelle des Beförderers/Schiffseigentümers haftet, jedoch finanziell nicht in der Lage ist, die Entschädigungsansprüche vollständig zu befriedigen. Nach einer Entschädigungs-zahlung sollte der Fonds jeweils in die Rechte der Entschädigten eintreten können.

Die Höhe der vom Fonds pro Schadensereignis zu zahlenden Entschädigung sollte sich an den zu berechnenden Schadensausmaßen von potentiellen Katastrophenfällen orientieren und insbesondere auch den Ersatz von Umweltverschmutzungsschäden mit einbeziehen. Personenschäden sollten bei der Verteilung der zur Verfügung stehenden Entschädigungsmittel wiederum privilegiert werden.

Die beitragspflichtigen Empfänger und Versender sind schließlich in einer stets zu aktualisierenden Liste zu erfassen und die Beiträge jährlich einzuziehen. Dabei sollten die einzelnen EU-Mitgliedstaaten zur Information hinsichtlich der in ihrem Staat Gefahrgüter versendenden und empfangenden Personen verpflichtet werden. Hinsichtlich säumiger Beitragsschuldner sollte es die Möglichkeit geben, unmittelbar gegen diese vorzugehen; die fälligen Beiträge sind überdies zu verzinsen. In Fällen in denen der Fonds eingreift, sollten die Geschädigten schließlich ihre Ansprüche direkt gegen diesen geltend machen können.

IX. Beitrittsklausel für Nicht-EU-Mitgliedstaaten in Europa

Europäischen Nachbarstaaten, welche nicht Mitglied der Europäischen Union sind sowie EU-Beitrittskandidaten, sollte durch eine Beitrittsklausel die Möglichkeit eingeräumt werden, der Verordnung in Form eines völkerrechtlichen Vertrages beizutreten. Zu den in Betracht kommenden Staaten zählen die Schweiz, Norwegen, Lichtenstein, Island, Serbien, Montenegro, Bosnien und Herzegowina, Albanien sowie die EU-Beitrittskandidaten Kroatien und Mazedonien.

5. Teil: Fazit

Die Untersuchung hat gezeigt, dass eine einheitliche Regelung auf dem Gebiet der Haftung für Gefahrguttransporte in Europa dringend notwendig und durchaus möglich ist. Überlegungen zur Regelung der Haftung für Gefahrguttransporte existieren seit langem, nicht nur in Deutschland[1443]. So wurde auch in England im Rahmen des *Pearson-Report* aus dem Jahre 1978 u.a. die Einführung einer Gefährdungshaftung für besonders gefährliche Tätigkeiten wie z.B. der Umgang mit feuer- oder explosionsgefährlichen Gasen oder Flüssigkeiten gefordert.[1444] Auf völkerrechtlicher Ebene reichen die Überlegungen sogar bis in das Jahr 1969 zurück, als man nach dem Unfall der „Torrey Canyon" im Jahre 1967 bei der Erarbeitung des späteren Ölhaftungsübereinkommens darüber diskutierte, ob neben Öl auch andere gefährliche Güter vom sachlichen Anwendungsbereich erfasst werden sollen.[1445]

Das durchaus vorhandene Bewusstsein hinsichtlich der Möglichkeit einer gemeinschaftsrechtlichen Regelung zeigt sich z.B. in der in § 4 Abs. 1 S. 2 PflVG bestimmten vorsorglichen Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung für den Fall, dass durch Gemeinschaftsrecht eine Versicherungspflicht zur Deckung

[1443] Siehe Herber, TranspR 1983, 5 (7).
[1444] Siehe 3. Teil C I 2 e).
[1445] Schneider, TranspR 1985, 41 (42); Herber, RabelsZ 1970, 223 (235); Wilde, TranspR 1995, 278.

der beim Transport gefährlicher Güter durch Kraftfahrzeuge verursachten Schäden eingeführt wird.[1446]

Der Erlass einer gemeinschaftsrechtlichen Haftungsregelung für Gefahrguttransporte brächte für alle Beteiligten nur Vorteile.[1447] Es sollte daher nicht erst wieder auf eine Katastrophe wie z.B. dem Unfall der „Torrey Canyon“ gewartet werden, bis man sich zum Erlass einer Haftungsregelung entschließt. Die Möglichkeit der Rechtsvereinheitlichung auf europäischer Ebene sollte daher unbedingt genutzt werden.

[1446] Siehe 3. Teil A I 1 h).
[1447] Siehe 4. Teil A III.

Literatur

Arndt, Hans-Wolfgang — Europarecht, 9. Auflage, Heidelberg 2008

Aschenberg, Paul-Dieter — Neue Aspekte und Rechtsprechung zur Haftung nach § 22 WHG, in: Zeitschrift für Wasserrecht (ZfW) 1968, S. 250 – 260

Bar, Christian von — Entwicklung und rechtsstaatliche Bedeutung der Verkehrs(sicherungs)pflichten, in: JZ 1979, S. 332 - 337

Bar, Christian von — Deliktsrecht – Empfiehlt es sich, die Voraussetzungen der Haftung für unerlaubte Handlungen mit Rücksicht auf die gewandelte Rechtswirklichkeit und die Entwicklungen in Rechtsprechung und Lehre neu zu ordnen? Wäre es insbesondere zweckmäßig, die Grundtatbestände der §§ 823 Absätze 1 und 2, § 826 BGB zu erweitern oder zu ergänzen?, in: Gutachten und Vorschläge zur Überarbeitung des Schuldrechts, Band II, hrsg. vom Bundesminister der Justiz, Köln 1981, S. 1681 – 1778

Bar, Christian von — Neues Verkehrshaftpflichtrecht in Frankreich, in: VersR 1986, S. 620 – 629

Bar, Christian von — Negligence, Eigentumsverletzung und reiner Vermögensschaden – Zu den Grenzen der Fahrlässigkeitshaftung für reine Vermögensschäden in der neueren Entwicklung des Common Law, in: RabelsZ 1992, S. 410 – 443

Bar, Christian von — Schmerzensgeld in Europa, in: Festschrift für Erwin Deutsch zum 70. Geburtstag, hrsg. von Hans-Jürgen Ahrens, Christian von Bar, Gerfried Fischer, Andreas Spickhoff und Jochen Taupitz, Köln, Berlin, Bonn, München 1999, S. 27 – 43

Bar, Christian von — Gemeineuropäisches Deliktsrecht, Band II, München 1999

Basedow, Jürgen — Gefährliche Ladung – Bemerkungen aus Anlass einer Tagung in Hamburg am 24. und 25. November 1983, in: RabelsZ 1984, S. 365 – 372

Bauer, Karl Heinz — Zur außervertraglichen Haftung von Schiffseigner und Besatzung für Schäden Dritter aus dem Betrieb eines Binnenschiffes und zur Reform dieser Haftung, in: Festschrift für Walter Stimpel zum 68. Geburtstag am 29. November 1985, hrsg. von Marcus Lutter, Hans-Joachim Mertens und Peter Ulmer, Berlin 1985, S. 979 – 989

Bernstorff, Christoph Graf von — Einführung in das englische Recht, 3. Auflage, München 2006

Bette, A/ Didier, J.M./ Fornasier, R./ Stein, R.M. — Compensation of Nuclear Damage in Europe, System Created by the Brussels Convention of 31st January 1963 supplementary to the Paris Convention of 29th July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, Brüssel 1965

Beudant, Robert — Cours de Droit Civil Français, Band IXbis (Les contrats et les obligations), 2. Auflage, Paris 1952

Biller, Fabian Christoph — Die Eigenhaftung des Verrichtungsgehilfen – Eine vergleichende Untersuchung der Entwicklung im französischen Deliktsrecht, München 2006, Diss. 2005

Blaschczok, Christine — Internationale Haftungsregelung für Schäden beim Transport gefährlicher Stoffe auf See, in: RIW 1980, S. 552 – 556

Blobel, Felix — Das Protokoll von 2004 zum Pariser Übereinkommen – wesentliche Verbesserungen im internationalen Atomhaftungsrecht, in: Natur und Recht 2005, S. 137 – 143

Bloodworth, Susanne — Death on the High Seas: The Demise of TOVALOP and CRISTAL, in: Journal of Land Use and Environmental Law, Spring 1998, 13. J., S. 443 – 458

Böhme, Kurt E./ Biela, Anno — Kraftverkehrs-Haftplicht-Schäden, Handbuch für die Praxis, 24. Auflage, Heidelberg 2009

Böhnecke, G./ Schubert, K. (Hrsg.) — Das Brüsseler Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Atomschiffen vom 25. Mai 1962 und das deutsche Atomenergierecht, Gutachten vom Institut für Völkerrecht unter der Leitung von G. Erler, in: Berichte der Kernenergie-Studiengesellschaft, München 1966

Bornheim, Gaby — Haftung für grenzüberschreitende Umweltbeeinträchtigungen im Völkerrecht und im Internationalen Privatrecht, Frankfurt am Main, Berlin 1995, Diss. 1994

Boulanenkov, Vladimir — Main features of the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage – an overview, in: Reform of Civil Nuclear Liability, Budapest Symposium 1999, hrsg. von OECD NEA, Paris 2000, S. 161 – 170

Bremer, Jürgen — Die Haftung beim Gefahrguttransport, Karlsruhe 1992, Diss. 1992

Breuer, Rüdiger — Öffentliches und privates Wasserrecht, in: NJW-Schriftenreihe 24, 3. Auflage, München 2004

Brunn, Gerfried E. — Gefährdungshaftung in der Schiffahrt unter dem Aspekt der Versicherung, in: VersR 1982, S. 410 – 414

Brunn, Gerfried E. — Ergebnisse der Internationalen Konferenz über die Haftung und Schadenersatz bei der Beförderung von Öl und gefährlichen Stoffen auf See, in: VersR 1984, S. 908 – 911

Brunn, Gerfried E. — Versicherungslösungen bei der Beförderung gefährlicher Güter – Verkehrshaftungsversicherung, Transportversicherung, Umweltschadenversicherung, in: DVWG B 149 (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V.), Bergisch Gladbach 1992, S. 138 – 148

Buschbell, Hans — Münchener Anwalts Handbuch Straßenverkehrsrecht, 3. Auflage, München 2009

Calliess, Christian/ Ruffert, Matthias — EUV/EGV – Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta, Kommentar, 3. Auflage, München 2007

Clerk & Lindsell — Clerk & Lindsell on Torts, hrsg. von Anthony M. Dugdale und Michael A. Jones, 19. Auflage, London 2006

Czychowski, Manfred/ Reinhardt, Michael — Wasserhaushaltsgesetz unter Berücksichtigung der Landeswassergesetze – Kommentar, 9. Auflage, München 2007

Dam, Cees van — European Tort Law, Oxford 2006

De la Rue, Colin/ Anderson, Charles B. — Shipping and the Environment, Law and Practice, London, Hong Kong 1998

Deprimoz, Jacques — Les innovations apportés par la loi n 90-488 du 16 juin 1990 à la mise en jeu de la responsabilité civile des exploitants nucléaires, in: Jurisclasseur périodique (J.C.P.) 1990 I, Nr. 3467

Dörner, Heinrich — Die Haftung des Gefahrgutbeauftragten, in: TranspR 1992, S. 121 – 126

Dregger, Stephanie — „La responsabilité générale du fait d`autrui" - Möglichkeiten einer generellen Haftung für Schädigung durch Dritte in Frankreich. Ein Überblick über die bedeutendsten Entwicklungen in der höchstrichterlichen Rechtsprechung, in: Zeitschrift für Schadensrecht (Zfs) 2004, S. 389 – 395

Dubischar, Roland — Grundriß des gesamten Gütertransportrechts, Frankfurt am Main 1987

Durry, Georges — Responsabilité civile, in: RTD civ. 1979, S. 799 – 807

Endres, Andreas — Normen des Umweltrechts als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, Augsburg 1993, Diss. 1993

Esmein, Paul — Urteilsanmerkung zu Cass.civ. 2[e] vom 10.6.1960, in: J.C.P. 1960 II, Nr. 11824

Evans, Malcom — Convention on civil liability for damage caused during carriage of dangerous goods by road, rail and inland navigation vessels (CRTD) – Explanatory Report, New York 1990

Feldhaus, Heinrich — Zur Entwicklung der Haftung beim Seetransport gefährlicher Güter, Karlsruhe 1985, Diss. 1984

Ferid, Murad/ Sonnenberger, Hans Jürgen — Das Französische Zivilrecht, Band 4/1, 2. Auflage, Heidelberg 1993

Feyock, Hans/ Jacobsen, Peter/ Lemor, Ulf D.	Kraftfahrtversicherung – Kommentar, 3. Auflage, München 2009
Filthaut, Werner	Versicherungspflicht für Bahnverkehre, in: NZV 1999, S. 71 – 74
Filthaut, Werner	Haftpflichtgesetz, Kommentar zum Haftpflichtgesetz und zu den konkurrierenden Vorschriften des Delikts- und vertraglichen Haftungsrechts, 8. Auflage, München 2010
Fischer, Georg	Haftung bei Nukleartransporten, in: TranspR 1989, S. 4 – 9
Fischer, Martin	IVR-Workshop: Grenzen der Versicherbarkeit der Binnenschifffahrt – Risiken, Haftungsbegrenzungen, Deckung und Pflichtversicherung, in: Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (ZfB) 2004 (Heft Nr. 5), S. 55 – 56
Fischer, Thomas	Strafgesetzbuch und Nebengesetze, 57. Auflage, München 2010
Fischerhof, Hans	Das Problem einer dogmatischen Begründung der rechtlichen Kanalisierung der Haftung auf den Betreiber einer Kernanlage, in: VersR 1966, S. 601 – 604
Fischerhof, Hans	Deutsches Atomgesetz und Strahlenschutzrecht, Kommentar, Band I, 2. Auflage, Baden-Baden 1978
Fleming, John G.	The Law of Torts, 9. Auflage, London 1998
Flour, Jacques/ Aubert, Jean-Luc/ Savaux, Éric	Les obligations, Band 2: Le fait juridique – Quasi-contrats e Responsabilité délituelle, 10. Auflage, Paris 2003
Franck, Ove H.	Die Strukturen der Seeversicherung, in: TranspR 1997, S. 215 – 220
Franz, Christian	Die Haftung des Frachtführers nach französischem Recht, Bonn 1993, Diss. 1992

Ganten, Reinhard H. — Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden aus Tankerunfällen, in: Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A, Heft 41, Hamburg 1980

Ganten, Reinhard H. — Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum Fondsübereinkommen von 1971, in: Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe B, Heft 17, Hamburg 1986

Ganten, Reinhard H. — Internationale Gefahrguthaftung beim Seetransport, in: TranspR 1997, S. 397 – 403

Gehring, Thomas/ Jachtenfuchs, Markus — Haftung und Umwelt, Interessenkonflikte im internationalen Weltraum-, Atom- und Seerecht, Frankfurt am Main 1988

Geiger, Rudolf — EUV/EGV – Vertrag über die Europäische Union und Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, 4. Auflage, München 2004

Gergen, Thomas — Der Direktanspruch des Geschädigten gegen den Kfz-Versicherer nach Art. L 124-3 und L 112-6 des französischen Versicherungsgesetzbuchs (Code des Assurances) über Art. 40 Abs. 4 EGBGB, in: VersR 2005, S. 620 – 622

Gieseke, Paul — Haftung für Grundwasserverunreinigungen durch Auslaufen von Öl aus einem Tankwagen, in: Zeitschrift für Wasserrecht (ZfW) 1964, S. 179 – 190

Goldman, Berthold — Garde de la structure et garde du comportement, in: Mélanges en l`honneur de Paul Roubier, Band II, Paris 1961, S. 51 – 71

Gotthardt, Peter — Landesbericht Frankreich, in: Deliktsrecht in Europa, hrsg. von Christian von Bar, Köln, Berlin, Bonn, München 1994

Grabitz, Eberhard/ Hilf, Meinhard — Das Recht der Europäischen Union - Kommentar, Band I – III (EUV/EGV), München, 33. Ergänzungslieferung - Oktober 2007

Greger, Reinhard — Haftungsrecht des Straßenverkehrs, Großkommentar zu §§ 7 bis 20 Straßenverkehrsgesetz und zum Haftpflichtgesetz unter Einschluss des Delikts-, Vertrags- und Versicherungsrechts sowie des Schadensregresses, 3. Auflage, Berlin 1997

Greger, Reinhard — Haftungsrecht des Straßenverkehrs, Handbuch und Kommentar, 4. Auflage, Berlin 2007

von der Groeben, Hans/ Schwarze, Jürgen — Kommentar zum Vertrag über die Europäische Union und zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, Band 1 (Art. 1-53 EUV; Art. 1-80 EGV), 6. Auflage, Baden-Baden 2003

Grüneberg, Christian — Schadensverursachung durch ein außerhalb der Fahrbahn abgestelltes Kraftfahrzeug – ein Fall des § 7 I StVG?, in: NZV 2001, S. 109 – 112

Haedrich, Heinz — Atomgesetz mit Pariser Atomhaftungs-Übereinkommen, Baden-Baden 1986

Hager, Günter — Umwelthaftung und Produkthaftung, in: JZ 1990, S. 397 - 409

Hammann, Johannes — Die Haftung der Eisenbahnen und Kraftfahrzeuge im englischen Recht, in: RabelsZ 1928, S. 982 – 996

Hannak, Karl — Das Wiener Übereinkommen über die Haftung auf dem Gebiet von nuklearen Schäden, in: AcP 1963, S. 417 – 423

Heberer, Nadja — Einführung in das englische Rechtssystem, in: ZfRV 43 (2002), S. 57 – 65

Heller, Wolfgang — Aspekte des internationalen Atomhaftungsrechts, in: atw 2000, S. 626 – 627

Heller, Wolfgang	Verbesserung der nuklearen Haftung, in: Internationale Zeitschrift für Kernenergie (atw) 2004, S. 435 – 436
Henrich, Dieter/ Huber, Peter	Einführung in das englische Privatrecht, 3. Auflage, Heidelberg 2003
Hentschel, Peter/ König, Peter/ Dauer, Peter	Straßenverkehrsrecht, 40. Auflage, München 2009
Herber, Rolf	Das internationale Übereinkommen über die Haftung für Schäden durch Ölverschmutzung auf See, in: RabelsZ 1970, S. 223 – 252
Herber, Rolf	Auf dem Wege zu einer Regelung der Haftung für gefährliche Güter, in: TranspR 1983, S. 5 – 11
Herber, Rolf	Haftung beim Transport gefährlicher Güter – ein noch ungelöstes Problem, in: TranspR 1987, S. 253 – 264
Herber, Rolf	Das neue Haftungsrecht der Schiffahrt, Das deutsche See- und Binnenschiffahrtsrecht nach dem Zweiten Seerechtsänderungsgesetz – Systematische Einführung und Erläuterung der neuen Vorschriften, Kehl am Rhein 1989
Herber, Rolf	Die Haftung beim Transport gefährlicher Güter nach dem ECE-Übereinkommen vom 10. Oktober 1989, in: DVWG B 149 (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V.), Bergisch Gladbach 1992, S. 9 – 19
Herber, Rolf	Seehandelsrecht, Systematische Darstellung, Berlin 1999)
Hillgenberg, Hartmut	Das Internationalprivatrecht der Gefährdungshaftung für Atomschäden, Düsseldorf 1963

Hinteregger, Monika/ Kissich, Susanne — Atomhaftungsgesetz 1999 – Kurzkommentar, Wien 2004

Hoche, Angelika — Verhältnis der Zivilhaftungskonventionen für Atom- und Ölverschmutzungsschäden zur völkerrechtlichen Haftung, München 1988, Diss. 1987

Hofmann, Max/ Grabherr, Edwin — Luftverkehrsgesetz – Kommentar, 2. Auflage, München 1992, Stand: 11. Ergänzungslieferung vom November 2007

Hoffmann, Bernd von/ Thorn, Karsten — Internationales Privatrecht einschließlich der Grundzüge des internationalen Zivilverfahrensrechts, 9. Auflage, München 2007

Hole, Gerhard/ Busch, Hans-J. — Internationale und nationale Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, in: TranspR 1986, S. 401 – 408

Horbach, Nathalie/ Brown, Omer F./ Vanden Borre, Tom — Terrorism and Nuclear Damage Coverage, in: Journal of Energy & Natural Resources Law, Vol. 20, 2002, S. 231 – 269

Huber, Peter — Eigentumsschutz durch Deliktsrecht – Vergleichende Betrachtung zum englischen Recht der Wrongful Interference with Goods, in: RabelsZ 1998, S. 59 – 114

Hübner, Ulrich/ Constantinesco, Vlad — Einführung in das französische Recht, 4. Auflage, München 2001

Hutchison, Dale/ Zimmermann, Reinhard — Die Ersatzfähigkeit reiner Vermögensschäden innerhalb des „negligence“-Tatbestands nach englischem Recht, in: ZVglRWiss 94 (1995), S. 42-79

Hwang, Cheun-Yen — Die Reederhaftung für Ölverschmutzungschäden (insbesondere auf See) unter besonderer Berücksichtigung des Internationalen Haftungsabkommens von 1969 und des Internationalen Fondsabkommens von 1971, Hamburg 1979, Diss. 1979

International Atomic Energy Agency (IAEA) — Handbook on Nuclear Law, hrsg. von Carlton Stoiber, Alec Baer, Norbert Pelzer, Wolfram Tonhauser, Wien 2003

IOPC Fund 1992 — Claims Manual, November 2002 Edition,

IOPC Fund 1992 — Report on the Fifth Meeting of the Third Intersessional Working Group – Review of the International Compensation Regime, März 2003 Verfügbar unter: http://www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/92wgr3-15_92aes7-6_e.pdf (Stand: 08.08.2010)

IOPC Fund 1992 — Claims Manual, April 2005 Edition, Verfügbar unter: http://www.iopcfund.org/npdf/claimsman-en.pdf (Stand: 08.08.2010)

IOPC Fund 1992 — Annual Report 2007, Verfügbar unter: http://www.iopcfund.org/publications.htm (Stand: 08.08.2010)

Jacobsson, Måns/ Trotz, Norbert — The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention, in: Journal of Maritime Law and Commerce (JMLC) 1986, S. 467 – 491

Jacobsson, Måns — Entwicklung des Schadenbegriffs im Recht der Haftung für Ölverschmutzungsschäden, in: Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A, Heft 70, Hamburg 1990

Jacobsson, Måns — Internationales Schadensersatzrecht für Ölverschmutzungsschäden beim Seetransport – Entwicklung in den letzten Jahren und Zukunftsperspektiven, in: Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A, Heft 90, Hamburg 1998

Janke-Weddige, Jan Stefan — Zur Einleiterhaftung gemäß § 22 Abs. 1 WHG, in: Zeitschrift für Wasserrecht (ZfW) 1988, S. 381 – 398

Jones, Michael A. — Textbook on Torts, 8. Auflage, London 2002

Jung, Christian — Subsidiarität in der europäischen Verkehrspolitik, in: TranspR 1999, S. 129 – 138

Junker, Abbo — Internationales Privatrecht, München 1998

Junker, Abbo — Grundkurs Arbeitsrecht, 9. Auflage, München 2010

Kanno, Hansgeorg — Gefährdungshaftung und rechtliche Kanalisierung im Atomrecht, Düsseldorf 1967

Kappet, Liliane C. — Tankerunfälle und der Ersatz ökologischer Schäden, Hamburg 2006, Diss. 2006

Karl, Wolfram — Die spätere Praxis im Rahmen eines dynamischen Vertragsbegriffs, in: Die Dynamik des Europäischen Gemeinschaftsrechts, hrsg. von Roland Bieber und Georg Ress, Baden-Baden 1987, S. 81 – 100

Karr, Helmut — Künftiges deutsches Atomrecht nach den europäischen Atomhaftungskonventionen, in: VersR 1966, S. 1 – 12

Kissich, Susanne — Internationales Atomhaftungsrecht: Anwendungsbereich und Haftungsprinzipien, Baden-Baden 2004, Diss. 2001

Kistler, Peter — Das Römer Haftungsabkommen von 1952 – Abkommen über Schäden, welche Dritten auf der Erde durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden (abgeschlossen in Rom am 7. Oktober 1952), Winterthur 1959, Diss. 1957

Köndgen, Johannes — Überlegungen zur Fortbildung des Umwelthaftpflichtrechts, in: Umwelt- und Planungsrecht (UPR) 1983, S. 345 – 356

Kötz, Hein — Die Reform des Unfallrechts in Großbritannien – Zum Bericht der Pearson Commission, in: VersR 1979, S. 585 – 594

Krause-Ablass, Wolf-Dietrich — Apportioning Liability for Transborder Damages, in: Nuclear Energy Law After Chernobyl, hrsg. von Peter Cameron, Leigh Hancher, Wolfgang Kühn, Bristol 1988, S. 125 – 140

Kropholler, Jan — Internationales Einheitsrecht, Tübingen 1975

Kropholler, Jan — Bürgerliches Gesetzbuch – Studienkommentar, 12. Auflage, München 2010

Krumme, Elisabeth/ Hürxthal, Gerhard/ Mayr, Christian/ Salger, Hannskarl/ Steffen, Erich — Straßenverkehrsgesetz – Kommentar, Köln, Berlin, Bonn, München 1977

Kuckuk, Günter/ Werny, Karl Josef — Straßenverkehrsrecht – Kommentar, 8. Auflage, Münster, Aschendorff, 1996

Kühne, Günther — Haftung bei grenzüberschreitenden Schäden aus Kernreaktorunfällen, in: NJW 1986, S. 2139 – 2146

Lambert-Faivre, Yvonne/ Leveneur, Laurent — Droit des assurances, 12. Auflage, Paris 2005

Landsberg, Gerd/ Lülling, Wilhelm — Umwelthaftungsrecht - Kommentar, Köln 1991

Langheid, Theo — Anmerkung zum Urteil des OLG Frankfurt am Main vom 23.5.1996, in: VersR 1997, S. 348 – 349

Lemor, Ulf D. — Beleuchtung der wirtschaftlichen Problematik aus der Sicht der Versicherer, in: DVWG B 76 (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V.), Bergisch Gladbach 1984, S. 175 – 183

Lenz, Carl Otto/ Borchardt, Klaus-Dieter — EU- und EG-Vertrag – Kommentar zu dem Vertrag über die Europäische Union und zu dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, 4. Auflage, Köln 2006

Linhart, Karin — Internationales Einheitsrecht und einheitliche Auslegung, Tübingen 2005, Diss. 2005

Lorenz, Egon — Haftpflichtversicherungsrechtlicher Paradigmenwechsel in der Binnenschiffahrt: Selbstversicherung oder Pflichtversicherung, das ist die Frage, in: Probleme des Binnenschiffahrtsrechts, Band X, Vorträge der 10. Mannheimer Tagung für Binnenschiffahrtsrecht, hrsg. von Eibe Riedel und Günther Wiese, Heidelberg 2005, S. 33 - 51

Magnus, Ulrich — Intercontinental Nuclear Transport form the Private International Law Perpective, in: Reform of Civil Nuclear Liability, Budapest Symposium 1999, hrsg. von OECD NEA, Paris 2000, S. 263 – 284

Malaurie, Philippe/ Aynès, Laurent/ Stoffel-Munck, Philippe — Droit civil, Les obligations, 2. Auflage, Paris 2005

Mandl, Bernhard/ Pinter, Jürgen — Gefahrgut – sicher auf der Straße, Band 1: Grundlagen, Pflichten und Haftung, Hamburg 1998

Markesinis, Basil S./ Deakin, Simon F./ Johnston, Angus Charles — Tort Law, 4. Auflage, Oxford 1999

Marty, Gabriel / Raynaud, Pierre — Droit Civil, Les obligations, Band 1 Les sources, 2e édition, Paris 1988

Mazeaud, Henri/ Mazeaud, Léon — Obligations en général et responsabilité civile, in: RTD civ. 1957, S. 520 – 548

Medicus, Dieter — Zivilrecht und Umweltschutz, in: JZ 1986, S. 778 – 785

Medicus, Dieter — Umweltschutz als Aufgabe des Zivilrechts – aus zivilrechtlicher Sicht, in: Natur und Recht 1990, S. 145 – 155

Medicus, Dieter — Bürgerliches Recht, 22. Auflage, Köln, Berlin, München 2009

Metternich, Hans-Christian — Auf dem Weg zur Erneuerung der internationalen Atomhaftungssysteme – Revision des Wiener Übereinkommens, in: Neues Atomenergierecht – Internationale und nationale Entwicklungen, hrsg. von Norbert Pelzer, Baden-Baden 1995, S. 141 – 156

Müller, Walter — Über die Notwendigkeit und die Möglichkeit einer internationalen Regelung der Haftung für Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher oder schädlicher Güter auf europäischen Binnenwasserstraßen verursacht werden, in: TranspR 1998, S. 269 – 279

Müller-Kästner, Holger/ Waldowski, Claudia — Gefahrguttransporte der Verkehrsträger – Datenanalyse und Entwurf eines Risikobeurteilungskonzepts, Frankfurt am Main 1995

Münchener Kommentar — Bürgerliches Gesetzbuch,
Band 5, Schuldrecht – Besonderer Teil III (§§ 705 – 853), hrsg. von Dr.Dr.Dr.h.c. Franz Jürgen Säcker und Dr. Roland Rixecker, 3. Auflage, München 1997
Strafgesetzbuch,
Band 4, §§ 263-358 StGB, §§ 1-8, 105, 106 JGG, hrsg. von Dr. Wolfgang Joecks und Dr. Klaus Miebach, München 2006

Mutz, Gerfried	Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenschiffen (CRTD), in: Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr (ZIntEisenb) 1990, S. 32 – 48
Nichols, Joe	The IOPC Funds` 25 years of compensating victims of oil pollution incidents, London 2003
OECD NEA (Hrsg.)	Paris Convention. Decisions, Recommendations, Interpretations, Paris 1990
Palandt, Otto	Bürgerliches Gesetzbuch, 69. Auflage, München 2010
Papst, Ulrich	Gefahrguttransport mit Binnenschiffen und Haftung – ein Problem, das gelöst werden kann, in: TranspR 1988, S. 138 – 144
Paschke, Marian	Kommentar zum Umwelthaftungsgesetz, Berlin, Heidelberg 1993
Pearson - Bericht	Report of the Royal Commission on Civil Liability and Compensation for Personal Injury – Vol. I, Cmnd. 7054, London 1978
Pelzer, Norbert	Die rechtliche Kanalisierung der Haftung auf den Inhaber einer Atomanlage – ein juristischer und wirtschaftlicher Fehlgriff?, in: VersR 1966, S. 1010 – 1014
Pelzer, Norbert	Die internationalen Atomhaftungs-übereinkommen und das deutsche Recht, in: Erstes Deutsches Atomrechts-Symposium vom 7./8. Dezember 1972, hrsg. von Rudolf Lukes, Köln, Berlin, Bonn, München 1973, S. 183-199
Pelzer, Norbert	Begrenzte und unbegrenzte Haftung im deutschen Atomrecht, Baden-Baden 1982

Pelzer, Norbert	Grenzüberschreitende Haftung für nukleare Ereignisse – Geltendes Recht und Überlegungen zu künftigen Regelungen, in: DVBl. 1986, S. 875 – 883
Pelzer, Norbert	Haftung von Sachverständigenorganisationen bei der Sicherheitsbewertung von Kernkraftwerken, in: atw 1995, S. 266 – 269
Pelzer, Norbert	Neues internationales Nuklear-Entschädigungssystem, Bewertungen und Kommentierungen aus deutscher Sicht, in: atw 1998, S. 391 – 396
Pelzer, Norbert	Atomhaftungsrecht, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht, hrsg. von Hans-Werner Rengeling, Köln, Berlin, Bonn, München 1998, S. 420 – 445
Pelzer, Norbert	Liablility for international nuclear transport: an overview, in: Seminar on Nuclear Law and Liability in Turkey, Ankara, 8.-9.September 1999, S. 1 – 6, Göttinger Atomrechts-Katalog (GAK)
Pelzer, Norbert	Damages resulting from nuclear incidents due to large scale terrorist attacks: Are they covered by the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy and by related nuclear insurance policies? (Opinion by Norbert Pelzer at the request of Deutsche Kernreaktor-Versicherungsgemeinschaft) in: OECD NEA Room Document No. 4, Distr. 27.11.2001, S. 3 – 18 Göttinger Atomrechts-Katalog (GAK)
Pelzer, Norbert	Atomhaftungsrecht, in: Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht, hrsg. von Hans-Werner Rengeling, Köln, Berlin, Bonn, München 2003, S. 445 - 477
Percy, R.A./ Walton, C.T.	Charlesworth & Percy on Negligence, 10. Auflage, London 2001

Pfennigstorf, Werner — „Amoco Cadiz“ vor Gericht – Zehn Jahre und kein Ende, in: VersR 1988, S. 1201 – 1207

Projektgruppe „Nationales Lagebild Gefahrgut“ — 5. Lagebild Gefahrgut, Berlin Juli 2005, hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Bundesamt für Güterverkehr, Verfügbar unter: http://www.bag.bund.de oder http://www.bmvbw.de (Stand: 08.08.2010)

Puttfarken, Hans-Jürgen — Blick auf die Rechte anderer Staaten – Frankreich, England und USA, in: DVWG B 76 (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V.), Bergisch Gladbach 1984, S. 37 – 59

Puttfarken, Hans-Jürgen — Seehandelsrecht, Heidelberg 1997

Rabe, Dieter — Seehandelsrecht, Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen, 4. Auflage, München 2000

Ramming, Klaus — Das Bunkeröl-Übereinkommen, in: VersR 2007, S. 306 – 322

Renger, Reinhard — Die innerstaatliche Umsetzung der CRTD, in: VersR 1992, S. 778 – 781

Renger, Reinhard — Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden auf See – Über die Londoner Protokolle vom November 1992 zu den Übereinkommen von 1969 und 1971, in: TranspR 1993, S. 132 – 135

Renger, Reinhard — Zur Haftung und Entschädigung bei Gefahrgut- und Ölverschmutzungsschäden auf See, in: Recht und Ökonomie der Versicherung, Festschrift für Egon Lorenz zum 60. Geburtstag, hrsg. von Ulrich Hübner, Elmar Helten, Peter Albrecht, Karlsruhe 1994, S. 433 – 448

Renner, Cornelius — Die deliktische Haftung für Hilfspersonen in Europa, Berlin 2002, Diss. 2001/2002

Resch, Wolfgang — Das Personenschadenrecht in England, in: DAR 2003, S. 368 – 371

Rest, Alfred — Tschernobyl und die internationale Haftung – International-privatrechtliche Aspekte und Ansprüche nach deutschem Zivilrecht, in: VersR 1986, S. 933 – 941

Richter-Hannes, Dolly — Der Schutz Dritter bei Gefahrguttransporten, UNIDROIT-Konventionsentwurf von 1986, in: RabelsZ 1987, S. 357 – 400

Riese, Otto — Luftrecht – Das internationale Recht der zivilen Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung des schweizerischen Rechts, Stuttgart 1949

Romero Lares, Maria Carolina — Haftung für Ölverschmutzungsschäden bei Tankerunfällen – Unter besonderer Berücksichtigung der Internationalen Haftungs- und Fondsübereinkommen von 1992 und des Ergänzungsprotokolls von 2003, Stuttgart 2006, Diss. 2006

Römer, Wolfgang/ Langheid, Theo — Versicherungsvertragsgesetz (VVG) mit Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) und Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung (KfzPflVV) – Kommentar, 2. Auflage, München 2003

Rustand, Håkan — The Revision of the Paris/Brussels System: Important Improvements of the International Nuclear Liability Regime – Some remarks, in: Brennpunkte des Atomenergierechts, Nuclear Law Problems in Focus, Tagungsbericht der AIDN/INLA-Regionaltagung am 26. und 27. September 2002 in Wiesbaden, hrsg. von Norbert Pelzer, Baden-Baden 2003, S. 133 – 145

Salje, Peter — Umweltverantwortung und Haftung der Gefahrgutbeauftragten, in: TranspR 1998, S. 5 – 9

Salje, Peter/
Peter, Jörg
Umwelthaftungsgesetz – Kommentar, 2. Auflage, München 2005

Scheier, Michael/
Klowait, Jürgen
Haftungsfragen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Untertagedeponien – Die Haftung des Deponiebetreibers, in: Zeitschrift für Wasserrecht (ZfW) 1993, S. 129 – 145

Schmidt, Michael
Zum Übereinkommen vom 10. Oktober 1989 über die Haftung bei der Beförderung gefährlicher Güter (CRTD), in: DVWG B 149 (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V.), Bergisch Gladbach 1992, S. 173 – 181

Schmidt, Michael
Haftung beim Transport gefährlicher Güter zu Lande und mit Binnenschiffen nach deutschem Recht und nach dem Übereinkommen vom 10. Oktober 1989, Hamburg 1995, Diss. 1994

Schmidt-Salzer, Joachim
Kommentar zum Umwelthaftungsrecht, Betriebliche Risiken und innerbetriebliche Verantwortung, Heidelberg 1992

Schneider, Markus
Die Diplomatische Konferenz der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) von 1984, in: TranspR 1985, S. 41 – 46

Schünemann,
Wolfgang B.
Zivilrechtliche Haftung bei der Gefahrgutbeförderung, Schadensersatzrechtliche Grundfragen unter besonderer Berücksichtigung der Umwelthaftung, in: TranspR 1992, S. 53 – 60

Schwenk, Walter/
Giemulla, Elmar
Handbuch des Luftverkehrsrechts, 3. Auflage, Köln, Berlin, München 2005

Shaw, Josephine
Landesbericht England und Wales, in: Deliktsrecht in Europa, hrsg. von Christian von Bar, Köln, Berlin, Bonn, München 1994

Sieg, Karl
Zum Entwurf eines Übereinkommens über die Haftung bei der Beförderung gefährlicher Stoffe auf See, in: RIW 1984, S. 346 – 350

Soergel, Hans Theodor — Bürgerliches Gesetzbuch, Band 12 (§§ 823-853 BGB, ProdHG, UmweltHG), hrsg. von Dr. Wolfgang Siebert, 13. Auflage, Stuttgart 2005

Sonnenberger, Hans Jürgen/ Autexier, Christian — Einführung in das französische Recht, 3. Auflage, Heidelberg 2000

Steiger, Heinhard/ Demel, Bruno — Schutz der Küsten vor Verschmutzung vom Meer aus, in: DVBl. 1979, S. 205 – 221

Stiefel, Ernst/ Hofmann, Edgar — Kraftfahrtversicherung, AKB-Kommentar, 17. Auflage, München 2000

Stober, Rolf — Beförderung gefährlicher Güter und Haftung – Einführung, in: DVWG B 149 (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V.), Bergisch Gladbach 1992, S. 3 – 8

Stör, Ute — Die Haftung für Drittschäden beim Gefahrguttransport - Ein Vergleich der CRTD mit deutschem und portugiesischem Recht, Frankfurt am Main 1997, Diss. 1996

Swanson, Alayne — Vereinigtes Königreich: Bodenkontamination – rechtliche Erwägungen und Haftungsfragen, in: PHi 1992, S. 224 – 233

Tiberg, Hugo — Oil Pollution of the sea and the Swedish „Tsesis“ decision, in: Lloyd`s Maritime and Commercial Law Quarterly 1984, S. 218 – 226

Törkel, Bernd — Gefahrgutverkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft – Ziele, Handlungsgrundlagen und Aktivitäten, in: TranspR 1995, S. 133 – 142

Traisbach, Knut — Haftung und Entschädigung bei Öltankerunfällen, in: Schutz der Weltmeere gegen Öltankerunfälle, Das rechtliche Instrumentarium, hrsg. von Christian Tomuschat, Berlin 2005, S. 169 – 214

Trappe, Johannes — Transport gefährlicher Güter, Unfallursachen und beteiligte Ladungen, in: TranspR 1988, S. 397 – 402

Tromans, Stephen/ Fitzgerald, James — The Law of Nuclear Installations and Radioactive Substances, London 1997

Tschernitschek, Horst — Schutzzwecklehre und Betriebsbegriff beim Entladen von Kraftfahrzeugen, in: NJW 1980, S. 205 – 209

Tunc, André — La determination du gardien dans la responsabilité du fait des choses inanimées, in: J.C.P. 1960 I , Nr. 1592

Vogler, Oskar — Grundlagen und Grenzen der anglo-amerikanischen Gefährdungshaftung nach der rule in Rylands v. Fletcher, Münster 1965, Diss. 1965

Vortisch, Karl/ Bemm, Wilfrid — Binnenschiffahrtsrecht - Kommentar, 4. Auflage, Berlin 1991

Wagner, Gerhard — Grundstrukturen des Europäischen Delikts- rechts, in: Grundstrukturen des Europäischen Deliktsrechts, hrsg. von Reinhard Zimmermann, Baden-Baden 2003, S. 189 – 340

Weber, Reinhold — Der Entschädigungsanspruch gegen den Verein „Verkehrsopferhilfe“, in: DAR 1987, S. 333 – 364

Weitnauer, Hermann — Die Kanalisierung der Haftung im Versicherungsrecht, DB 1961, S. 666 – 668

Weitnauer, Hermann — Das Atomhaftungsrecht in nationaler und internationaler Sicht, Göttingen 1964

Wilde, Ingrid de — Die HNS Konvention – kann das System optimiert werden?, in TranspR 1995, S. 278 – 283

Wilkens, Joachim	Rechtsregeln zur Vermeidung von Tankerunfällen, Zur Schadenseindämmung und zur Schadensregulierung, Köln, Berlin, Bonn, München 1994, Diss. 1994
Winters, -Peter	Atom- und Strahlenschutzrecht, München 1978
Wu, Chao	Liability and compensation for bunker pollution, in: Journal of Maritime Law and Commerce (JMLC) 2002, S. 553 – 567
Wussow, Werner	Unfallhaftpflichtrecht - Gesamtdarstellung, 15. Auflage, Köln, Berlin, Bonn, München 2002
Youngs, Raymond	English, French & German Comparative Law, 2. Auflage, London, New York 2007
Zhu, Ling	Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Berlin, Heidelberg 2007, Diss. 2006
Zweigert, Konrad/ Kötz, Hein	Die Haftung für gefährliche Anlagen in den EWG-Ländern sowie in England und den Vereinigten Staaten von Amerika, Tübingen 1966
Zweigert, Konrad/ Kötz, Hein	Einführung in die Rechtsvergleichung, 3. Auflage, Tübingen 1996